

II

(Nelegislatīvi akti)

REGULAS

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2019/317

(2019. gada 11. februāris),

ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā un atceļ Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 un (ES) Nr. 391/2013

(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. 549/2004, ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregula) ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 11. panta 6. punktu,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulu (EK) Nr. 550/2004 par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā ⁽²⁾ un jo īpaši tās 15. panta 4. punktu,

tā kā:

- (1) Ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. pantā minēto darbības uzlabošanas sistēmu ir jāuzlabo aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbība Eiropas vienotajā gaisa telpā.
- (2) Regulas (EK) Nr. 550/2004 15. pantā minētā tarifikācijas sistēma aeronavigācijas pakalpojumiem ir noderīgs instruments, kas palīdz sekmīgi īstenot darbības uzlabošanas sistēmu, un tāpēc ar to minētā sistēma ir jāpapildina. Tarifikācijas sistēmai būtu jāpalīdz nodrošināt labāku pārredzamību, nosakot, piemērojot un iekasējot maksu no gaisa telpas izmantotājiem, sniegt rentablākus aeronavigācijas pakalpojumus un nodrošināt efektīvākus lidojumus, vienlaikus saglabājot optimālu drošības līmeni. Šai tarifikācijas sistēmai vajadzētu būt saderīgai ar Eiropas Aeronavigācijas drošības organizācijas (Eirokontroles) tarifikācijas sistēmu maršruta maksājumiem un 1944. gada Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju ("Čikāgas konvencija") 15. pantu.
- (3) Skaidrības labad un tāpēc, lai nodrošinātu pielāgotu normatīvo bāzi darbības uzlabošanas sistēmas trešajam pārskata periodam, ir jāpārskata īstenošanas noteikumi, ar ko reglamentē Komisijas Īstenošanas regulā (ES) Nr. 390/2013 ⁽³⁾ un Komisijas Īstenošanas regulā (ES) Nr. 391/2013 ⁽⁴⁾ izklāstīto darbības uzlabošanas sistēmu un tarifikācijas sistēmu, un jāapvieno šie noteikumi vienā īstenošanas regulā.

⁽¹⁾ OVL 96, 31.3.2004., 1. lpp.

⁽²⁾ OVL 96, 31.3.2004., 10. lpp.

⁽³⁾ Komisijas 2013. gada 3. maija Īstenošanas regula (ES) Nr. 390/2013, ar ko nosaka aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības uzlabošanas sistēmu (OVL 128, 9.5.2013., 1. lpp.).

⁽⁴⁾ Komisijas 2013. gada 3. maija Īstenošanas regula (ES) Nr. 391/2013, ar ko nosaka kopīgu tarifikācijas sistēmu aeronavigācijas pakalpojumiem (OVL 128, 9.5.2013., 31. lpp.).

- (4) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. panta 1. punktu darbības uzlabošanas sistēmai būtu jāaptver Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 551/2004 ⁽⁵⁾ 6. pantā minētie aeronavigācijas pakalpojumi un tīkla funkcijas. Tāpēc šī regula būtu jāpieņem tīkla pārvaldniekam, kas norīkots saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2019/123 ⁽⁶⁾ 4. panta 3. punktu.
- (5) Darbības uzlabošanas sistēmai un tarifkācijas sistēmai būtu jāuzlabo aeronavigācijas pakalpojumu darbība, izmantojot pieeju “no vārtiem līdz vārtiem”, kas aptver gan maršruta, gan termināla aeronavigācijas pakalpojumus. Šīm sistēmām būtu jāveicina aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabojumi ilgtermiņā, kā norādīts Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) ģenerālplānā ⁽⁷⁾, vienlaikus ievērojot, ka primāri ir drošības mērķi. Darbības uzlabošanas sistēmai būtu jāveicina aviācijas radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšana un jānodrošina gaisa telpas optimāla izmantošana, ņemot vērā gaisa satiksmes plūsmas Eiropas gaisa telpā.
- (6) Darbības izvērtēšanas iestāde pēc Komisijas pieprasījuma var sniegt Komisijai neatkarīgus ieteikumus visās jomās, kas ietekmē aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbību Savienībā.
- (7) Valstu uzraudzības iestādēm būtu jāvar iegūt no visām attiecīgajām personām, tostarp to pārraudzībā esošajiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, attiecīgos datus, kas nepieciešami, lai pienācīgi īstenotu un uzraudzītu šo regulu vietējā līmenī. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem būtu jāsekmē pārbaužu un apsekojumu veikšana, ko īsteno valstu uzraudzības iestādes ar mērķi pārraudzīt darbības uzlabošanas sistēmas un tarifkācijas sistēmas īstenošanu.
- (8) Tīkla pārvaldniekam būtu jāsniedz attiecīgie ievaddati mērķu definēšanai Savienības, valsts un funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī un ir jāatbalsta darbības uzlabošanas mērķu sasniegšana, īstenojot tīkla darbības plānā norādītos pasākumus un procesus.
- (9) Īstenojot darbības uzlabošanas sistēmu, Komisijai un dalībvalstīm būtu jākoordinē darbības ar Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, lai garantētu, ka ar drošības aspektiem saistītie jautājumi tiek pareizi risināti saskaņā ar drošības mērķiem un prasībām, kas izriet no Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/1139 ⁽⁸⁾.
- (10) Darbības uzlabošanas sistēmas pārskata periodam vajadzētu būt tādām, lai nodrošinātu daudzgadu kapitālizdevumu programmu īstenošanai nepieciešamo noteiktību, kas savukārt nepieciešama, lai sasniegtu prognozēto atdevi no ieguldījumiem darbības uzlabojumu veidā, vienlaikus joprojām nodrošinot prognožu precizitāti.
- (11) Būtu jādefinē galvenie darbības rādītāji attiecībā uz galveno darbības jomu “drošība”, “vide”, “veiktspēja” un “izmaksu efektivitāte”. Šie galvenie darbības rādītāji būtu jāizmanto, lai noteiktu sasniedzamus, ilgtspējīgus, reālus un laikā ierobežotus darbības uzlabošanas mērķus Savienības līmenī, valsts līmenī vai funkcionālā gaisa telpas bloka līmenī. Galvenajiem darbības rādītājiem būtu jāaptver gan maršruta, gan termināla aeronavigācijas pakalpojumi, kā arī tīkla funkcijas, lai uzlabotu tīkla vispārējos darbības rezultātus.
- (12) Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi būtu jānosaka Komisijai, ņemot vērā darbības līmeni, kas sasniegts iepriekšējā(-os) pārskata periodā(-os), un attiecīgos ievaddatus, ko sniegusi darbības izvērtēšanas iestāde, tīkla pārvaldnieks un valstu uzraudzības iestādes. Valstu uzraudzības iestādēm būtu jāsniedz jo īpaši tādi ievaddati kā sākotnējā vērtība un informācija par satiksmes prognozēm attiecīgajā pārskata periodā. Komisijai būtu jāpamato Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi, sniedzot pamatpieteikumu un apsvērumu aprakstu. Izstrādājot Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus, būtu jāapspriežas ar ieinteresētajām pusēm.

⁽⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regula (EK) Nr. 551/2004 par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (gaisa telpas regula) (OV L 96, 31.3.2004., 20. lpp.).

⁽⁶⁾ Komisijas 2019. gada 24. janvāra Īstenošanas regula (ES) 2019/123, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) tīkla funkciju īstenošanai un atceļ Regulu (ES) Nr. 677/2011 (OV L 28, 31.1.2019., 1. lpp.).

⁽⁷⁾ Kā definēts 3. pantā Komisijas 2013. gada 3. maija Īstenošanas regulā (ES) Nr. 409/2013 par kopprojektu definēšanu, pārvaldības izveidi un tādu stimulu apzināšanu, kuri atbalsta Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības ģenerālplāna īstenošanu (OV L 123, 4.5.2013., 1. lpp.).

⁽⁸⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 4. jūlija Regula (ES) 2018/1139 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 (OV L 212, 22.8.2018., 1. lpp.).

- (13) Dalībvalstīm būtu jāspēj izlemt, vai to attiecīgie darbības uzlabošanas plāni ir noteikti valsts līmenī vai funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī, ņemot vērā vietējos apstākļus.
- (14) Valstu uzraudzības iestādēm vajadzētu būt atbildīgām par valsts līmeņa vai funkcionālā gaisa telpas bloka līmeņa darbības uzlabošanas plānu izstrādi, tostarp par saistošo darbības uzlabošanas mērķu izstrādi, pamatojoties uz galvenajiem darbības rādītājiem, kas piemēroti valsts līmenī vai funkcionālā gaisa telpas bloka līmenī. Valsts līmenī vai funkcionālā gaisa telpas bloka līmenī izstrādātajos darbības uzlabošanas plānos būtu jāiekļauj iniciatīvas, kas veicina aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju pārrobežu sadarbību neatkarīgi no to ģeogrāfiskajām robežām.
- (15) Darbības uzlabošanas plānos būtu jānodrošina ar pamatlīdzekļu iepirkšanu, pilnveidošanu vai izpirkumnomu saistīto jauno un esošo ieguldījumu aprēķināto izmaksu pilnīga pārredzamība. Lieliem ieguldījumiem vajadzētu būt sīki izstrādātiem un pamatotiem, kā arī saskaņā ar jaunas paaudzes gaisa satiksmes pārvaldības sistēmas (SESAR) izstrādi un gaidāmajiem darbības uzlabojumiem.
- (16) Valsts vai funkcionālā gaisa telpas bloka līmenī būtu jāveic konsultācijas, lai nodrošinātu, ka, izstrādājot darbības uzlabošanas plānus un nosakot tajos iekļautos mērķus, tiek ņemti vērā ieinteresēto personu viedokļi.
- (17) Ņemot vērā dažādu galveno darbības jomu ciešo savstarpējo saikni, nolūkā noteikt mērķi būtu pienācīgi jāņem vērā darbības uzlabošanas mērķu mijiedarbība, ievērojot, ka primāri ir drošības mērķi.
- (18) Darbības uzlabošanas mērķi būtu jāizstrādā, ņemot vērā stimulus, kas veicina labākus darbības rezultātus, tostarp satiksmes risku dalīšanas mehānismu piemērošanu attiecībā uz galveno darbības jomu "izmaksu efektivitāte". Stimulu shēmām vajadzētu būt efektīvām un tām nediskriminējošā un pārredzamā veidā būtu jānosaka parametri, lai varētu pozitīvi vai negatīvi novērtēt faktiskos darbības rezultātus saistībā ar pieņemtajiem darbības uzlabošanas mērķiem. Attiecībā uz galveno darbības jomu "drošība" nebūtu jāattiecinā nekādi stimuli, jo drošība ir primāra. Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka stimulu shēmu īstenošana negatīvi neietekmē plānotos un pašlaik īstenojamos ieguldījumus, kuru mērķis ir nodrošināt izmantotajiem pienācīgu veiktspēju un lidojumu efektivitāti.
- (19) Dalībvalstīm būtu jāpieņem darbības uzlabošanas plānu projekti un jāiesniedz tie Komisijai novērtēšanai un pārskatīšanai. Šajā saistībā Komisijai vispirms būtu jāpārbauda, vai darbības uzlabošanas plāni ir pilnīgi. Ja plāni ir pilnīgi, Komisijai būtu jānovērtē, vai ierosinātie darbības uzlabošanas mērķi, kas ietverti darbības uzlabošanas plānos, atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem. Ja prasīto atbilstību nevar konstatēt, Komisijai būtu jāpieprasa, lai dalībvalstis pārskata savus darbības uzlabošanas plānus un mērķus vai veic korektīvus pasākumus.
- (20) Dalībvalstīm būtu jāpieņem un jāpublicē savu attiecīgo darbības uzlabošanas plānu galīgās versijas tikai pēc tam, kad Komisija ir konstatējusi, ka tajos definētie valsts līmeņa darbības uzlabošanas mērķi vai funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī noteiktie darbības uzlabošanas mērķi ("FAB darbības uzlabošanas mērķi") atbilst Savienības mēroga mērķiem.
- (21) Darbības uzlabošanas plānu projektā noteiktie mērķi būtu jāpiemēro novērtēšanas procedūrās jau no pārskata perioda sākuma un – attiecīgā gadījumā – pārskatot darbības uzlabošanas mērķus, kas noteikti valsts līmenī vai funkcionālā gaisa telpas bloka līmenī. Pēc tam, kad ir pieņemti galīgie darbības uzlabošanas plāni, darbības uzlabošanas mērķus attiecībā uz galveno darbības jomu "izmaksu efektivitāte" piemēro ar atpakaļejošu spēku, koriģējot vienības likmes, lai nodrošinātu, ka gaisa telpas izmantotāji jau no pārskata perioda sākuma var gūt priekšrocības, ko sniedz darbības uzlabojumi.
- (22) Dalībvalstīm būtu jālūdz Komisijas atļauja, ja tās vēlas pārskata periodā pārskatīt vienu vai vairākus darbības uzlabošanas mērķus. Šādu lūgumu var iesniegt, ja ir sasniegtas brīdinājuma robežvērtības vai ja dalībvalsts pierāda, ka sākotnējie dati, pieņēmumi un apsvērumi, tostarp attiecībā uz ieguldījumiem, pamatojoties uz kuriem tika izstrādāti darbības uzlabošanas mērķi, būtiski un ilgstoši vairs nav precīzi, ņemot vērā apstākļus, kurus nevarēja paredzēt darbības uzlabošanas plāna pieņemšanas laikā. Komisijai būtu jāļauj attiecīgajai dalībvalstij veikt iecerēto pārskatīšanu tikai tad, ja tas ir nepieciešami un samērīgi, ņemot vērā minētos apstākļus, un ja pārskatītie darbības uzlabošanas mērķi nodrošina, ka joprojām tiek saglabāta atbilstība Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.
- (23) Jaunu tehnoloģiju un uzņēmējdarbības modeļu ieviešanai nolūkā stimulēt integrētu pakalpojumu sniegšanu laika gaitā būtu jānodrošina ievērojama izmaksu samazināšana aeronavigācijas pakalpojumu izmantotāju labā, bet tas var radīt sākotnējas pārstrukturēšanas izmaksas. Ja dalībvalsts pierāda, ka pārstrukturēšanas pasākumi sniedz aeronavigācijas pakalpojumu izmantotājiem neto ieguvumu, būtu jānodrošina iespēja, ka tā var lūgt arī pārskatīt vietējos izmaksu efektivitātes mērķus, lai atgūtu saistītās pārstrukturēšanas izmaksas, pārskatot aprēķinātās izmaksas, kas iekļautas tās darbības uzlabošanas plānos, kurus akceptē Komisija.

- (24) Komisijai pārskata perioda laikā būtu jāpārskata Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi, lai noteiktu, vai tie joprojām ir atbilstoši. Komisijai būtu jāapsver vajadzība pārskatīt Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus, ja pārskata periodā ir pierādīts, ka šie mērķi vairs nav atbilstoši, jo ir mainījušies apstākļi, un ka mērķu pārskatīšana ir nepieciešama un samērīga. Savienības mēroga mērķu pārskatīšanai pārskata perioda laikā būtu jā sākas jauns pārskata periods, tostarp būtu jāizstrādā saistītie darbības uzlabošanas plāni un darbības uzlabošanas mērķi valsts līmenī vai funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī.
- (25) Tīkla funkcijas arī būtu jāpielāgo darbības uzlabošanas mērķiem, un ar tām būtu jāveicina Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu sasniegšana. Šajā saistībā tīkla pārvaldniekam būtu jā sagatavo tīkla darbības uzlabošanas plāns, kuru pārbauda un pieņem Komisija.
- (26) Lai sasniegtu tīkla funkciju darbības uzlabošanas mērķus, ir izšķirīgi svarīgi, lai galvenās ieinteresētās personas, piemēram, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, arī funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī, lidostas, civilās un militārās gaisa telpas izmantotāji un tīkla pārvaldnieks, efektīvi līdzdarbotos ekspluatācijas jomā un pieņemtu saskaņotus lēmumus.
- (27) Aprēķinātās aeronavigācijas pakalpojumu izmaksas būtu jāfinansē no maksājumiem, kurus piemēro gaisa telpas izmantotājiem. Šie maksājumi būtu jāiekasē atbilstoši tarififikācijas zonām, kas izveidotas attiecībā uz maršruta un termināla aeronavigācijas pakalpojumiem. Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka šo tarififikācijas zonu ģeogrāfiskais tvērums ir skaidri definēts un ka tarififikācijas zonas atbilst aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai. Lidostu darbības izmaiņu dēļ var rasties vajadzība pārskata periodā mainīt termināla tarififikācijas zonu.
- (28) Katrai tarififikācijas zonai attiecībā uz maksājumiem būtu jāizveido izmaksu bāze, kurā ietilpst atbilstīgo aeronavigācijas pakalpojumu un iekārtu aprēķinātās izmaksas. Būtu arī jānodrošina, ka dalībvalstis šajās izmaksu bāzēs var iekļaut aprēķinātās izmaksas, kas radušās valstu uzraudzības iestādēm, kā arī citas izmaksas, kas radušās valstij saistībā ar aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu.
- (29) Pirms katra pārskata perioda sākuma darbības uzlabošanas plānā būtu jānosaka aprēķinātās izmaksas attiecībā uz maršruta maksājumiem un termināla maksājumiem. Šīs aprēķinātās izmaksas nosaka katram kalendārajam gadam attiecīgajā pārskata periodā. Valstu uzraudzības iestādēm būtu jāpārlicinās, ka noteiktās aprēķinātās izmaksas ietver tikai tos izmaksu posteņus, kas ir attiecināmi saskaņā ar darbības uzlabošanas sistēmu un tarififikācijas sistēmu.
- (30) Aprēķinātajās izmaksās, ko iekļauj izmaksu bāzē attiecībā uz maršruta vai termināla aeronavigācijas pakalpojumiem, būtu jāietver personāla izmaksas, ekspluatācijas izmaksas, kas nav personāla izmaksas, amortizācijas izmaksas, kapitāla izmaksas un ārkārtas izmaksas. Par faktiskajām izmaksām, kas radušās, būtu katru gadu jāziņo atbilstoši tai pašai klasifikācijai, lai nodrošinātu atbilstību un pārredzamību.
- (31) Valstu uzraudzības iestādēm pirms katra pārskata perioda sākuma būtu jādefinē kritēriji, kurus izmanto, lai sadalītu izmaksas starp maršruta un termināla pakalpojumiem, un attiecīgi par to ir jāinformē Komisija. Ar minētajiem kritērijiem būtu jānodrošina, ka aprēķinātās izmaksas tiek noteiktas pārredzami, un būtu jāgarantē, ka starp maršruta un termināla pakalpojumiem nepastāv šķērssubsīdijas.
- (32) Dalībvalstīm katru gadu būtu jāaprēķina savu maršruta un termināla tarififikācijas zonu vienības likmes. Aprēķinot konkrētu vienības likmi, dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka par pakalpojumiem vai iekārtām, kuras finansē no publiskajiem līdzekļiem, tostarp no tādām Savienības palīdzības programmām kā Eiropas transporta tīkls, Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments un Kohēzijas fonds, netiek prasīta maksa no gaisa telpas izmantotājiem. Aprēķinot vienības likmes, būtu jānodrošina, ka dalībvalstīm ir ļauts koriģēt to aprēķinātās izmaksas, ņemot vērā inflāciju.
- (33) Ar darbību uzlabošanas sistēmu un tarififikācijas sistēmu būtu jānodrošina satiksmes risku dalīšanas mehānisms pakalpojumu sniegšanas stimulēšanai. Būtu jānodrošina, ka valstu uzraudzības iestādes drīkst koriģēt satiksmes risku dalīšanas parametru vērtības, kā noteikts šajā regulā, lai ņemtu vērā vietējos apstākļus un lai labāk stimulētu aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu. Minētā korekcija būtu jāveic pēc apspriešanās ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un gaisa telpas izmantotājiem. Tomēr ar šīm korekcijām nedrīkstētu mazināt riska izpausmes, kādām pakļauts viens vai vairāki attiecīgie aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, salīdzinājumā ar šajā regulā noteikto noklusējuma mehānismu.
- (34) Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem būtu jāuzņemas izmaksu risks attiecībā uz atšķirībām starp aprēķinātajām un faktiskajām izmaksām, izņemot attiecībā uz dažiem izmaksu posteņiem, kuriem piemēro īpašas prasības.

- (35) Būtu jānodrošina, ka aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji nedrīkst radīt finanšu pārpalikumu saistībā ar to, ka pārskata periodā tiek atcelta vai uz vēlāku laiku atlikta jaunu un esošu ieguldījumu veikšana. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem būtu jāspēj pārskata periodā katru gadu koriģēt plānotos lielos ieguldījumus, sniedzot sīki izstrādātu pamatojumu un ar noteikumu, ka prasītās izmaiņas ir apstiprinājusi attiecīgā valsts uzraudzības iestāde. Ja pārskata periodā jaunu un esošu ieguldījumu faktiskās izmaksas pārsniedz atbilstošās aprēķinātās izmaksas, valstu uzraudzības iestāžu pienākumam vajadzētu būt pārbaudīt aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju sniegto sīki izstrādāto pamatojumu un atļaut no gaisa telpas izmantotājiem turpmāk atgūt papildu izmaksas. Ja šī izmaksu starpība ir būtiska, to nevajadzētu iekasēt no gaisa telpas izmantotājiem, ja vien valsts uzraudzības iestāde nav konstatējusi, ka šīs papildu izmaksas ir radušās tikai tāpēc, ka tika veikti jauni un esoši ieguldījumi nolūkā nodrošināt funkcionālās izmaiņas atbilstoši Eiropas ATM ģenerālpilāna un jo īpaši SESAR kopprojektu īstenošanai.
- (36) Ja neparedzēti mainās piemērojamās tiesību normas vai finanšu nosacījumi, tā rezultātā pārskata periodā faktiskās pensiju izmaksas var būtiski atšķirties no darbības uzlabošanas plānos noteiktajām pensiju izmaksām. Valsts uzraudzības iestādei pēc rūpīgas pārbaudes šīs izmaksu atšķirības ir jāpārnes uz gaisa telpas izmantotājiem, veicot vienības likmes korekcijas.
- (37) Dalībvalstīm katru gadu būtu jānosaka katras tarifkācijas zonas vienības likme. Dalībvalstīm būtu jāspēj kopīgi noteikt to vienību likmes, jo īpaši tad, ja tarifkācijas zonas attiecas uz vairāku dalībvalstu gaisa telpām vai ja dalībvalstis piedalās kopīgā maršruta maksājumu sistēmā. Komisijai būtu jāpārlicinās, ka dalībvalstu iesniegtās vienības likmes atbilst šajā regulā izklāstītajiem noteikumiem par vienības likmes aprēķināšanu.
- (38) Tarifkācijas sistēmai būtu jānodrošina pilnīga un pārredzama informācija par izmaksu bāzēm maksājumiem, faktiskajām izmaksām un vienības likmēm. Pirms pārskata perioda sākuma dalībvalstīm būtu jākonsultējas ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem un attiecīgā gadījumā lidostu ekspluatantiem un lidostu koordinatoriem par plānotajām aprēķinātajām izmaksām, plānotajiem ieguldījumiem, pakalpojumu vienību prognozēm un tarifkācijas politiku attiecīgajā pārskata periodā. Pārskata periodā dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka katru gadu ar šīm ieinteresētajām personām notiek konsultācijas par paredzētajām vienību likmēm un par faktiskajām izmaksām, kas radušās saistībā ar aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu. Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka visiem subjektiem, ar kuriem tiek rīkotas apspriešanās, konsultāciju nolūkā ir pieejama pilnīga un pietiekama informācija.
- (39) Dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai pieņemt lēmumu par aeronavigācijas maksājumu pielāgošanu, lai sniegtu stimulu gaisa kuģa aprīkošanai ar SESAR kopprojektos iekļautajām sistēmām. Dalībvalstīm būtu jānodrošina iespēja veikt papildu maksājumu pielāgošanu, ņemot vērā tikla noslodzes pakāpi konkrētā apgabalā vai konkrētā maršrutā noteiktos laikos, lai palielinātu aeronavigācijas pakalpojumu efektivitāti un veicinātu to optimālu izmantošanu.
- (40) Dalībvalstīm būtu jāspēj kolektīvi iekasēt maršruta maksājumus, nosakot vienotu maksājumu par lidojumu kopīgas maršruta maksājumu sistēmas ietvaros, lai uzlabotu tarifkācijas sistēmas efektivitāti un samazinātu administratīvo un grāmatvedības noslogojumu.
- (41) Būtu jānodrošina izpildes pasākumi, lai garantētu, ka gaisa telpas izmantotāji nekavējoties un pilnībā apmaksā aeronavigācijas maksājumus.
- (42) Aeronavigācijas maksājumi katram konkrētajam lidojumam būtu jāaprēķina, ņemot vērā katru tarifkācijas zonu, reizīnot piemērojamo vienības likmi ar pakalpojuma vienību skaitu. Piemērotais maksājumu līmenis, it īpaši vieglajiem lidaparātiem, nedrīkstētu kļūt par iemeslu, kura dēļ netiktu izmantotas drošībai nepieciešamās iekārtas un pakalpojumi vai arī netiktu ieviestas jaunas metodes un procedūras. Dalībvalstīm būtu jāsedz izmaksas par pakalpojumiem, ko aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji ir snieguši lidojumiem, kuriem piemēro atbrīvojumu no aeronavigācijas maksājumiem.
- (43) Būtu jānodrošina, ka dalībvalstīm ir iespēja, ja nav vēsturisku pierādījumu par ekspluatācijas jautājumiem, piemērot vienkāršotu tarifkācijas sistēmu, lai stimulētu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējus un mazinātu administratīvo slogu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un attiecīgajām valstu uzraudzības iestādēm.
- (44) Ja termināla aeronavigācijas pakalpojumus vai komunikācijas, navigācijas un uzraudzības pakalpojumus, aeronavigācijas meteoroloģiskos pakalpojumus aeronavigācijai un aeronavigācijas informācijas pakalpojumus (CNS, MET un AIS pakalpojumus) vai ATM datu pakalpojumus sniedz tirgus apstākļos, būtu jānodrošina, ka dalībvalstīm ir atļauts nepiemērot šiem pakalpojumiem atsevišķus noteikumus, kas attiecas uz tarifkācijas sistēmu, un nenoteikt mērķus saistībā ar izmaksu efektivitāti. Dalībvalstīm būtu jāspēj noteikt šādus tirgus apstākļus pārskata periodā.

- (45) Lai noteiktu darbības uzlabošanas mērķus un veiktu uzraudzību Eiropas mērogā un valsts vai funkcionālā gaisa telpas bloka līmenī, ir svarīgi, ka valstu uzraudzības iestādes, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, lidostu ekspluatanti, lidostu koordinatori, gaisa telpas izmantotāji un tīkla pārvaldnieks nodrošina pienācīgus datus un informāciju.
- (46) Valstu uzraudzības iestādēm būtu regulāri jāuzrauga, kāds progress ir panākts saistībā ar darbības uzlabošanas plānos iekļauto darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanu. Ja mērķi nav sasniegti, būtu jānodrošina, ka dalībvalsts vai attiecīgā valsts uzraudzības iestāde piemēro atbilstīgus pasākumus, ko tās ir noteikušas situācijas risināšanai.
- (47) Komisijai būtu jāuzrauga aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbība un regulāri jānovērtē darbības uzlabošanas mērķu sasniegšana. Uzraudzības rezultātus Komisija reizi gadā iesniedz Vienotās gaisa telpas komitejai.
- (48) Neskarot tirgus apstākļiem piemītošās konfidencialitātes prasības, šajā regulā prasītajai pamatinformācijai un galīgajiem ziņojumiem vajadzētu būt publiski pieejamiem, lai garantētu pienācīgu pārskatāmību un nodrošinātu atbilstīgu apspriešanos ar ieinteresētajām personām.
- (49) Īstenošanas regula (ES) Nr. 390/2013 un Īstenošanas regula (ES) Nr. 391/2013 būtu jāatceļ no 2020. gada 1. janvāra, tomēr būtu jāturpina to piemērošana pēc šā datuma attiecībā uz saistībām, kas attiecas uz otro pārskata periodu.
- (50) Šī regula būtu piemērojama attiecībā uz trešo pārskata periodu un turpmākajiem pārskata periodiem. Lai varētu pieņemt Savienības mēroga mērķus un sagatavot un pieņemt darbības uzlabošanas plānus pirms trešā pārskata perioda sākšanās, šī regula būtu jāpiemēro nekavējoties no dienas, kad tā stājas spēkā.
- (51) Šajā regulā noteiktie pasākumi ir saskaņā ar Vienotās gaisa telpas komitejas atzinumu,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

I NODAĻA

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

1. pants

Priekšmets un darbības joma

1. Šajā regulā ir noteikti pasākumi, ar ko nodrošina darbības uzlabošanas sistēmas un tarifkācijas sistēmas darbību attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumiem un tīkla funkcijām.

2. Šī regula attiecas uz aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju sniegšanu vispārējai gaisa satiksmei Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) Eiropas (EUR) reģionā, kurā par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu atbild dalībvalstis.

Šī regula attiecas uz:

- a) aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kas norādīti Regulas (EK) Nr. 549/2004 2. panta 5. punktā;
- b) struktūru, kuru Komisija ir nominējusi tādu uzdevumu veikšanai, kas nepieciešami tīkla funkciju izpildei ("tīkla pārvaldnieks") saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 551/2004 6. panta 2. punktu, un kura iecelta saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/123 4. pantu.

Lai noteiktu mērķi un uzraudzītu darbību attiecībā uz izmaksu efektivitāti, šī regula attiecas arī uz iestādēm vai subjektiem, kuri rada attiecināmās izmaksas, ko atmaksā ar izmantotāju maksājumu starpniecību, kā noteikts Regulas (EK) Nr. 550/2004 15. panta 2. punkta b) apakšpunktā un šīs regulas 22. panta 1. punkta trešajā daļā.

3. Šī regula attiecas uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem, ko sniedz dalībvalstu teritorijās izvietotās lidostās, kurās veic vismaz 80 000 gaisa transporta kustību gadā saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem ("IFR").

4. Dalībvalstis var nolemt piemērot šīs regulas noteikumus arī termināla aeronavigācijas pakalpojumiem, ko sniedz citās lidostās, kuras atrodas attiecīgajās dalībvalstu teritorijās un kuras nav 3. punktā minētās lidostas.

5. Dalībvalstis var nolemt piemērot šīs regulas noteikumus arī:
 - a) aeronavigācijas pakalpojumiem un tīkla funkcijām, par kuru nodrošināšanu gaisa telpā tās atbild citos ICAO reģionos, nevis ICAO EUR reģionā, neskarot dalībvalstu tiesības un pienākumus saskaņā ar 1944. gada Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju ("Čikāgas konvencija");
 - b) aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kas saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 550/2004 7. panta 5. punktu ir saņēmuši atļauju sniegt aeronavigācijas pakalpojumus bez sertifikācijas.
6. Dalībvalstis nekavējoties informē Komisiju par jebkādu lēmumu, kas pieņemts, ievērojot 4. vai 5. punktu.

Dalībvalstis nodrošina, ka šo lēmumu darbības periods atbilst pārskata perioda ilgumam. Pārskata periodā tās negroza un neatceļ šos lēmumus.

7. Šī regula attiecas uz trešo pārskata periodu, kā noteikts 7. pantā, un uz turpmākajiem pārskata periodiem.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- 1) "faktiskās izmaksas" ir izmaksas, kas gada laikā ir faktiski radušās saistībā ar aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu, atbilstīgi apstiprinātajiem pārskatiem vai, ja šādu apstiprināto pārskatu nav, atbilstīgi galīgajai revīzijai;
- 2) "gaisa satiksmes pakalpojumu vienība" jeb "ATS vienība" ir civila vai militāra vienība, kas ir atbildīga par gaisa satiksmes pakalpojumu nodrošināšanu konkrētajā gaisa telpā;
- 3) "lidostas koordinators" ir dalībvalsts iecelta fiziska vai juridiska persona, kas veic koordinēšanas pienākumus koordinētās lidostās, kā noteikts Padomes Regulas (EEK) Nr. 95/93 (*) 4. pantā;
- 4) "lidostas ekspluatants" ir juridiska vai fiziska persona, kas ekspluatē vienu vai vairākus lidlaukus;
- 5) "gaisa telpas izmantotājs" ir gaisa kuģa ekspluatants laikā, kad veikts lidojums, vai, ja ekspluatanta identitāte nav zināma, gaisa kuģa īpašnieks, ja vien nav iespējams pierādīt, ka tobrīd gaisa kuģa ekspluatants bija kāda cita persona;
- 6) "gaisa telpas izmantotāju pārstāvis" ir juridiska persona vai uzņēmums, kas pārstāv vienas vai vairāku gaisa telpas izmantotāju kategoriju intereses;
- 7) "lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centrs" ir vienība, kas sniedz gaisa satiksmes vadības pakalpojumus kontrolētiem lidojumiem tās atbildības rajonā;
- 8) "maršruta tarifācijas zona" ir gaisa telpas zona, kas stiepjas no zemes uz augšu līdz augšējai gaisa telpai, to ieskaitot, kurā tiek sniegti maršruta aeronavigācijas pakalpojumi un kurā ir noteikta vienota izmaksu bāze un vienota vienības likme;
- 9) "izņēmuma gadījums" ir apstākļi, kuros ATM veiktspēja ir ārkārtīgi samazināta, ārkārtīgi paaugstinot gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības (ATFM) kavējumu līmeni, ko ir izraisījuši plānoti ierobežojumi darbības vai tehnisku pārmaiņu, nelabvēlīgu laikapstākļu, lielas gaisa telpas daļas nepieejamības (kas saistīta ar dabas vai politiskiem iemesliem vai protesta akcijām) dēļ, un tīkla pārvaldnieks ir iesaistījies Eiropas aviācijas krīzes koordinācijas vienību (EACCC);
- 10) "IFR gaisa transporta kustības gadā" ir summa, ko iegūst, saskaitot pacelšanās un nolaišanās saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem, un aprēķina kā gada vidējo rādītāju trijos kalendārajos gados pirms gada, kurā bija jāiesniedz darbības uzlabošanas plāna projekts saskaņā ar 12. pantu;
- 11) "prognozētais inflācijas indekss" ir gada inflācijas indekss, kas balstīts uz trešo gadu pirms pārskata perioda sākuma un kurš aprēķināts, izmantojot jaunāko pieejamo inflācijas prognozi par vidējām patēriņa cenu indeksa procentuālajām izmaiņām, ko publicējis Starptautiskais Valūtas fonds attiecīgajai dalībvalstij laikā, kad tika izstrādāts darbības uzlabošanas plāns. Gadījumā, ja konkrētajā gadā Starptautiskā Valūtas fonda publicētās procentuālās izmaiņas ir negatīvas, izmanto nulles vērtību;

(*) Padomes 1993. gada 18. janvāra Regula (EEK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās (OV L 14, 22.1.1993., 1. lpp.).

- 12) "faktiskais inflācijas indekss" ir faktiskais gada inflācijas indekss, kas balstīts uz trešo gadu pirms pārskata perioda sākuma un kurš aprēķināts, izmantojot faktisko inflācijas likmi, ko publicējusi Komisija *Eurostat* patērētāju cenu saskaņotajā indeksā attiecīgajai valstij (n+1). gada aprīlī. Gadījumā, ja konkrētajā gadā Komisijas publicētās procentuālās izmaiņas ir negatīvas, izmanto nulles vērtību;
- 13) "liels ieguldījums" ir tādu pamatlīdzekļu iegāde, pilnveidošana, aizstāšana, modernizēšana vai izpirkumnoma, kuru kopējā vērtība visā šo aktīvu kalpošanas laikā ir lielāka par 5 miljoniem EUR reālā izteiksmē;
- 14) "valsts iestāde" ir regulatīvā vai uzraudzības iestāde, ko izveidojusi viena vai vairākas dalībvalstis valsts vai funkcionālā gaisa telpas bloka līmenī;
- 15) "jauns un esošs ieguldījums" ir tādu pamatlīdzekļu iegāde, izstrāde, aizstāšana, modernizēšana vai izpirkumnoma, kuru amortizācijas izmaksas, kapitāla izmaksas vai ekspluatācijas izmaksas izpirkumnomas gadījumā attiecībā uz šo ieguldījumu rodas pārskata periodā, uz kuru attiecas darbības uzlabošanas plāns;
- 16) "pārskata periods" ir Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu derīguma un piemērošanas ilgums, kā noteikts Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. panta 3. punkta d) apakšpunktā un šīs regulas 7. pantā;
- 17) "atsauces vērtība" ir maršruta *ATFM* kavējuma vērtība, ko aprēķinājis tīkla pārvaldnieks katrai dalībvalstij un katram funkcionālajam gaisa telpas blokam ar mērķi nodrošināt, ka tiek izpildīta Savienības mēroga maršruta *ATFM* kavējuma mērķvērtība;
- 18) "pārstrukturēšanas izmaksas" ir būtiskas vienreizējas izmaksas, kas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir radušās pārstrukturēšanas procesā, kurā tiek ieviestas jaunas tehnoloģijas, procedūras vai uzņēmējdarbības modeļi, lai stimulētu integrētu pakalpojumu sniegšanu, un izdevumi, kas radušies, izmaksājot atlīdzību darbiniekiem, slēdzot gaisa satiksmes vadības centrus, pārceļot darbību veikšanu uz jaunām vietām un norakstot aktīvus vai iegūstot citu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju uzņēmumu daļas ar stratēģisku nozīmi;
- 19) "šķērslis uz skrejceļa" ir jebkurš notikums lidlaukā, kas saistīts ar gaisa kuģa, transportlīdzekļa vai personas nepareizu atrašanās vietu aizsargājamā teritorijā, kura paredzēta, lai nodrošinātu gaisa kuģu nolaišanos un pacelšanos;
- 20) "minimālās distances neievērošana" ir situācija, kad starp gaisa kuģiem nav nodrošināta noteiktā minimālā distance;
- 21) "termināla tarifkācijas zona" ir tāda lidosta vai lidostu grupa dalībvalsts teritorijā, kurā tiek sniegti termināla aeronavigācijas pakalpojumi un kurai tiek noteikta vienota izmaksu bāze un vienota vienības likme.

II NODAĻA

UZDEVUMI UN PIENĀKUMI

3. pants

Darbības izvērtēšanas iestādes sniegtā palīdzība

Ja tas nepieciešams Komisijas uzdevumu veikšanai saistībā ar darbības uzlabošanas sistēmas detalizētu darbību, Komisija var lūgt, lai darbības izvērtēšanas iestāde palīdz:

- a) savākt, pārbaudīt, validēt un izplatīt attiecīgos datus par aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbību;
- b) atlasīt vai pielāgot galvenās darbības jomas;
- c) noteikt galvenos darbības rādītājus un rādītājus, kurus ir nepieciešams uzraudzīt;
- d) noteikt Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu robežvērtības un noteikt un pārskatīt Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus;
- e) noteikt 9. panta 4. punktā minētās bāzes līnijas vērtības, brīdinājuma robežvērtības un salīdzinājuma grupas;
- f) novērtēt, vai valsts līmenī vai funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī noteiktie darbības uzlabošanas mērķu projekti atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem saskaņā ar 14. un 15. pantu, un pārskatīt darbības uzlabošanas plānu projektus saskaņā ar 14. panta 1. punktu un 15. panta 1. punktu;
- g) pārbaudīt darbības uzlabošanas plānu projektu pilnīgumu saskaņā ar 13. pantu;

- h) pārbaudīt saskaņā ar 19. pantu tīkla darbības uzlabošanas plāna projektu, kas norādīts šīs regulas 10. panta 5. punktā;
- i) novērtēt pārskatītos darbības uzlabošanas mērķus un korektīvos pasākumus, ko pieņēmušas dalībvalstis saskaņā ar 15. panta 5. punktu;
- j) uzraudzīt aeronavigācijas pakalpojumu darbību, tostarp ieguldījumus un kapitālizdevumus, Savienības līmenī, valsts līmenī un funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī;
- k) uzraudzīt tīkla funkciju darbību saskaņā ar 37. panta 2. punktu;
- l) novērtēt saskaņā ar 37. panta 3. punktu no valstu uzraudzības iestādēm saņemto informāciju saistībā ar darbības uzlabošanas plāniem, lai uzraudzītu Eiropas ATM tīkla darbību;
- m) novērtēt, vai pārskata periodā ir sasniegti darbības uzlabošanas mērķi;
- n) uzturēt un atbalstīt koordinēšanu saistībā ar ieinteresēto personu apspriežu kalendāru attiecībā uz darbības uzlabošanas plāniem un apspriešanās prasības, kā minēts 24. panta 2. un 3. punktā un 30. pantā.

4. pants

Informācijas sniegšana un uzraudzības atvieglošana, ko nodrošina aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji

1. Lai valstu uzraudzības iestādes varētu veikt savus uzdevumus saistībā ar darbības uzlabošanas sistēmas detalizētas darbības nodrošināšanu, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem vajadzības gadījumā pēc pieprasījuma un bez kavēšanās šīm iestādēm ir jāsniedz šādas ziņas:

- a) informācija par vietējiem apstākļiem, kas attiecas uz valsts līmenī vai funkcionālā gaisa telpas bloka līmenī noteiktajiem darbības uzlabošanas mērķiem;
- b) dati, kas ļauj noteikt pašu kapitāla atdevi attiecībā uz aeronavigācijas maksājumiem;
- c) informācija par plānotajiem ieguldījumiem piecos gados no pieprasījuma saņemšanas dienas, parādot, kāds ir plānoto izdevumu profils jauniem un esošiem ieguldījumiem pārskata periodā un pēc tā beigām un kā lieli ieguldījumi veicina darbību katrā galvenajā darbības jomā;
- d) savs uzņēmējdarbības plāns, kas minēts Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2017/373 ⁽¹⁰⁾ III pielikuma ATM/ANS.OR.D.005. punktā;
- e) informācija, kas nepieciešama 28. panta 3. punkta piemērošanai;
- f) dati par izmaksu bāzēm un informācija par to, kā sadalās izmaksas starp maršruta un termināla aeronavigācijas pakalpojumiem, kā arī dati par ieņēmumiem no komercdarbības un dati par saņemto publisko finansējumu.

2. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji atvieglo darbības, kas nepieciešamas nolūkā veikt 37. panta 1. punktā minēto uzraudzību, kuru nodrošina kompetentā valsts uzraudzības iestāde vai kura tiek nodrošināta tās vārdā saskaņā ar attiecīgās pilnvarotās iestādes dalībvalsts tiesību aktiem, jo īpaši pēc pieprasījuma sniedzot attiecīgus dokumentus, datus, informāciju un mutiskus skaidrojumus un – gadījumos, ja minētās dalībvalsts tiesību akti to ļauj, un saskaņā ar šiem tiesību aktiem – sniedzot piekļuvi attiecīgajām telpām, zemei vai transportlīdzekļiem.

5. pants

Palīdzība, ko sniedz tīkla pārvaldnieks

Tīkla pārvaldnieks veic šādus uzdevumus, kas saistīti ar darbības uzlabošanas sistēmas detalizētu darbību:

- a) atbalsta Komisiju, sniedzot attiecīgus ievaddatus, kas ļauj noteikt Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus pirms pārskata perioda sākuma un uzraudzīt šo mērķu sasniegšanu pārskata periodā, tostarp bez liekas kavēšanās vērstot Komisijas uzmanību uz jebkādiem apstākļiem, kuru dēļ nav izpildīti darbības uzlabošanas mērķi vai pastāv risks, ka tie netiks izpildīti, vai kuru dēļ ir novērots būtisks un pastāvīgs darbības rezultātu kritums;

⁽¹⁰⁾ Komisijas 2017. gada 1. marta Īstenošanas regula (ES) 2017/373, ar ko nosaka kopīgas prasības gaisa satiksmes pārvaldības/aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un citu gaisa satiksmes pārvaldības tīkla funkciju nodrošinātājiem un to uzraudzībai, ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 482/2008, Īstenošanas regulas (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011 un (ES) 2016/1377 un groza Regulu (ES) Nr. 677/2011 (OV L 62, 8.3.2017., 1. lpp.).

- b) pēc Komisijas pieprasījuma atbalsta valstu uzraudzības iestādes, sniedzot tām attiecīgus ievaddatus, kas nepieciešami darbības uzlabošanas plānu sagatavošanai, un bez liekas kavēšanās informējot attiecīgo valsts uzraudzības iestādi par jebkādiem apstākļiem, kuru dēļ nav izpildīti valsts vai FAB darbības uzlabošanas mērķi vai pastāv risks, ka tie netiks izpildīti, vai kuru dēļ ir novērots būtisks un pastāvīgs darbības rezultātu kritums;
- c) atbalsta aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējus, lai palīdzētu tiem sasniegt valsts līmeņa vai FAB darbības uzlabošanas mērķus, jo īpaši izstrādājot un īstenojot tīkla darbības plānu, kas minēts Īstenošanas regulas (ES) 2019/123 9. pantā.

6. pants

Koordinācija ar Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru

Atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 549/2004 13.a pantam un saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 75. panta 2. punkta h) apakšpunktu un 93. panta b) punktu Komisija un dalībvalstis saskaņo darbības ar Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, lai nodrošinātu, ka:

- a) pienācīgi ir ņemti vērā drošības aspekti, tostarp ir pareizi noteikti, pārskatīti un īstenoti galvenie darbības rādītāji un Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi galvenajā darbības jomā “drošība”;
- b) galvenie darbības rādītāji un darbības uzlabošanas mērķi attiecībā uz galveno darbības jomu “drošība” atbilst Eiropas aviācijas drošības plānam, kas norādīts Regulas (ES) 2018/1139 6. pantā.

III NODAĻA

DARBĪBAS MĒRĶU NOTEIKŠANA

7. pants

Pārskata periodu ilgums

1. Trešais pārskata periods aptver 2020.–2024. kalendāro gadu.
2. Katrs nākamais pārskata periods aptver piecus kalendāros gadus.
3. Šā panta 1. un 2. punktā minēto pārskata periodu ilgums neskar 10. panta 6. punktu.

8. pants

Galvenie darbības rādītāji un rādītāji, kurus ir nepieciešams uzraudzīt

1. Galvenie darbības rādītāji un rādītāji, kurus izmanto Savienības mērogā sniegto aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzraudzībai katrā galvenajā darbības jomā, ir tie, kas noteikti I pielikuma 1. iedaļā.
2. Galvenie darbības rādītāji un rādītāji, kurus izmanto valsts līmenī vai funkcionālā gaisa telpas bloka līmenī sniegto aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzraudzībai, ir tie, kas noteikti I pielikuma 2. iedaļā.
3. Galvenie darbības rādītāji un rādītāji, kurus izmanto tīkla funkciju darbības uzraudzībai, ir tie, kas noteikti I pielikuma 3. iedaļā.
4. Dalībvalstis papildus 2. punktā minētajiem rādītājiem var noteikt citus galvenos darbības rādītājus un rādītājus, kurus ir nepieciešams uzraudzīt, jo īpaši attiecībā uz civilajiem un militārajiem vai meteoroloģiskajiem aspektiem.

9. pants

Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi

1. Ne vēlāk kā 19 mēnešus pirms pārskata perioda sākuma valstu uzraudzības iestādes sniedz Komisijai datus par sākotnējo vērtību un informāciju par 10. panta 2. punkta f) apakšpunktā minētajām satiksmes prognozēm saistībā ar nākamo pārskata periodu, un tie ir ievaddati Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu noteikšanai.
2. Ne vēlāk kā 15 mēnešus pirms pārskata perioda sākuma Komisija publicē Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu indikatīvās robežvērtības, kas ietver gada minimālās un maksimālās vērtības, kuru robežās Komisija ir paredzējusi noteikt Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus.

Komisija apspriežas ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 10. panta 3. punktā minētajām ieinteresētajām personām, citām attiecīgajām personām un organizācijām un – saistībā ar drošības aspektiem – ar Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru par šīm indikatīvajām mērķu robežvērtībām.

3. Ne vēlāk kā septiņus mēnešus pirms pārskata perioda sākuma Komisija saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. panta 3. punkta a) apakšpunktu pieņem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus attiecībā uz 8. panta 1. punktā minētajiem galvenajiem darbības uzlabošanas rādītājiem.

Šim nolūkam Komisija:

- a) ņem vērā attiecīgos ievaddatus, ko sniegusi darbības izvērtēšanas iestāde, tīkla pārvaldnieks un valstu uzraudzības iestādes;
 - b) izmanto maršruta satiksmes prognozes, kas izteiktas kā *IFR* kustības un kā pakalpojuma vienības un izstrādātas, pamatojoties uz aktuālāko pieejamo Eirokontroles Statistikas un prognožu dienesta (*STATFOR*) bāzes prognozi;
 - c) pamato katru Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi, aprakstot tā pamatā esošos pieņēmumus un apsvērumus, tostarp to, kā ir izmantoti šā punkta a) apakšpunktā minētie ievaddati un kāds ir 2. punktā minēto apspriežu iznākums, kā arī sniedz citus atbilstīgos faktus.
4. Līdz ar Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu pieņemšanu Komisija nosaka:

- a) Savienības mēroga “aprēķināto izmaksu bāzes līnijas vērtību” un Savienības mēroga “aprēķināto vienības izmaksu bāzes līnijas vērtību”, lai noteiktu mērķus galvenajā darbības jomā “izmaksu efektivitāte” I pielikuma 1. iedaļas 4.1. punktā minētajam galvenajam darbības rādītājam. Šīs bāzes līnijas vērtības aprēķina par iepriekšējo gadu pirms pārskata perioda sākuma.

Aprēķināto izmaksu bāzes līnijas vērtību nosaka, izmantojot datus par faktiskajām izmaksām, kas pieejami par iepriekšējo pārskata periodu, un tos koriģējot, lai ņemtu vērā aktuālākās pieejamās izmaksu aplēses, satiksmes izmaiņas un to saistību ar izmaksām.

Aprēķināto vienības izmaksu bāzes līnijas vērtību iegūst, dalot aprēķināto izmaksu bāzes līnijas vērtību ar satiksmes prognozi, kas izteikta kā pakalpojuma vienības par iepriekšējo gadu pirms pārskata perioda sākuma;

- b) brīdinājuma robežvērtības, kuras pārsniedzot, dalībvalstis var pieprasīt, lai tiktu pārskatīti darbības uzlabošanas plānos noteiktie darbības uzlabošanas mērķi, saskaņā ar 18. panta 1. punkta a) apakšpunkta i) punktu. Šīs brīdinājuma robežvērtības nosaka, pamatojoties uz šādiem parametriem:
 - i) faktiskā satiksmes rādītāja novirze no prognozētā satiksmes rādītāja konkrētajā kalendārajā gadā, kas izteikta kā procentuālā daļa no *IFR* kustībām;
 - ii) faktiskā satiksmes rādītāja novirze no prognozētā satiksmes rādītāja konkrētajā kalendārajā gadā, kas izteikta kā pakalpojuma vienību procentuālā daļa;
 - iii) atsauces vērtību novirze, kas rodas, sezonāli atjauninot tīkla darbību plānu atbilstīgi Īstenošanas regulas (ES) 2019/123 9. panta 4. punkta a) apakšpunktam un 9. panta 8. punktam, salīdzinājumā ar atsauces vērtībām, kas ietvertas jaunākajā tīkla darbības plāna redakcijā, kura pieejama darbības uzlabošanas plāna izstrādes laikā; Atkarībā no atsauces vērtību apmēra šo novirzi izsaka kā procentuālo novirzi vai kā maršruta *ATFM* kavējuma minūšu daļu;
- c) līdzīgā ekspluatācijas un ekonomikas vidē darbojošos aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju salīdzinājuma grupas nolūkā novērtēt darbības mērķus attiecībā uz galveno darbības jomu “izmaksu efektivitāte”.

10. pants

Darbības uzlabošanas plāni

1. Valstu uzraudzības iestādes izstrādā darbības uzlabošanas plānus vai nu valsts, vai funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī.
2. Darbības uzlabošanas plānus izstrādā saskaņā ar II pielikumā noteikto veidni, un tajos ietilpst:
 - a) saistoši valsts līmeņa darbības uzlabošanas mērķi vai saistoši *FAB* darbības uzlabošanas mērķi, kas noteikti, pamatojoties uz 8. panta 2. punktā minētajiem galvenajiem darbības rādītājiem, tostarp “aprēķināto izmaksu bāzes līnijas vērtību” un “aprēķināto vienības izmaksu bāzes līnijas vērtību” katrai tarifkācijas zonai, nolūkā noteikt mērķus attiecībā uz galveno darbības jomu “izmaksu efektivitāte”. Šīs bāzes līnijas vērtības aprēķina par iepriekšējo gadu pirms konkrētā pārskata perioda sākuma.

Aprēķināto izmaksu bāzes līnijas vērtību nosaka, izmantojot datus par faktiskajām izmaksām, kas pieejami par iepriekšējo pārskata periodu, un to koriģē, lai ņemtu vērā aktuālākās pieejamās izmaksu aplēses, satiksmes izmaiņas un to saistību ar izmaksām.

Aprēķināto vienības izmaksu bāzes līnijas vērtību iegūst, dalot aprēķināto izmaksu bāzes līnijas vērtību ar aktuālāko pieejamo satiksmes prognozi, kas izteikta kā pakalpojuma vienības par iepriekšējo gadu pirms pārskata perioda sākuma;

- b) maršruta un termināla aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās izmaksas, kas noteiktas saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 550/2004 15. panta 2. punkta a) un b) apakšpunktu un šo regulu;
- c) stimulu shēmas, kas izstrādātas saskaņā ar 11. pantu, nosakot stimulu shēmu parametrus, attiecīgā gadījumā 11. panta 3. punktā minēto pamatvērtību pielāgošanas mehānismu, kā arī pasākumus, kas vērsti uz šajās stimulu shēmās izvirzīto mērķu sasniegšanu;
- d) tādu galveno pasākumu apraksts, kas vērsti uz darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanu;
- e) apstiprinājums, ka darbības uzlabošanas plāns atbilst šīs regulas darbības jomai saskaņā ar šīs regulas 1. pantu un Regulas (EK) Nr. 549/2004 7. pantu;
- f) maršruta satiksmes prognozes, kas izteiktas kā *IFR* kustības un kā pakalpojuma vienības un balstītas uz Eirokontroles *STATFOR* bāzes prognozi;
- g) termināla satiksmes prognozes, kas izteiktas kā *IFR* kustības un kā pakalpojuma vienības un balstītas uz Eirokontroles *STATFOR* bāzes prognozi;
- h) apraksts, kādas iniciatīvas, kas veicina ekspluatācijas sniegumu un/vai izmaksu efektivitāti, tiek izmantotas pārrobežu koordinācijas atbalstam un pārrobežu pakalpojumu sniegšanai;
- i) informācija par:
 - i) lieliem ieguldījumiem;
 - ii) izmaiņu pārvaldības plāniem, kurus izstrādā, lai nodotu ekspluatācijā būtiskas gaisa telpas izmaiņas vai uzlabotu ATM sistēmu, ar mērķi minimizēt jebkādu negatīvu ietekmi uz tīkla darbību.

Tomēr attiecībā uz f) un g) apakšpunktu valstu uzraudzības iestādes var izlemt izmantot citas maršruta un termināla satiksmes prognozes, nevis tās, kas balstītas uz Eirokontroles *STATFOR* bāzes prognozi. Šādā gadījumā tās apspriežas ar attiecīgajiem gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un nosaka iemeslu, kāpēc darbības uzlabošanas plānā izmanto citas prognozes. Atšķirības no Eirokontroles *STATFOR* bāzes prognozes ir saistīta ar konkrētām vietējām īpatnībām, kas Eirokontroles *STATFOR* bāzes prognozēs nav pietiekami aplūkotas. Attiecībā uz visām galvenajām darbības jomām izmanto vienas un tās pašas prognozes.

3. Darbības uzlabošanas plānos var iekļaut papildu darbības mērķus, kas noteikti, pamatojoties uz 8. panta 4. punktā minētajiem galvenajiem darbības rādītājiem. Šiem mērķiem ir jāpalīdz sasniegt 9. panta 3. punktā un šā panta 2. punkta a) apakšpunktā minētos darbības uzlabošanas mērķus.

4. Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 10. panta 1. punktu un 11. panta 3. punkta b) apakšpunktu valstu uzraudzības iestādes apspriežas ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem un attiecīgā gadījumā lidostu ekspluatantiem un lidostu koordinatoriem par darbības uzlabošanas plānu projektu, tostarp par tajā iekļautajiem darbības mērķiem un stimulu shēmām.

5. Tīkla pārvaldnieks izstrādā tīkla darbības uzlabošanas plānu. Tīkla darbības uzlabošanas plānu izstrādā saskaņā ar III pielikumā noteikto veidni, un tajā ietilpst:

- a) tīkla pārvaldnieka pievienotā vērtība, atbalstot darbības, ko veic dalībvalstis, funkcionālie gaisa telpas bloki, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji un civilās un militārās gaisa telpas izmantotāji veiktspējas un vides mērķu sasniegšanai, un tiek noteikts tīkla funkciju devums Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanā;
- b) darbības mērķi un uzdevumi tīkla pārvaldniekam un katrai tīkla funkcijai, kā arī šo mērķu sasniegšanai veicamie pasākumi.

6. Ja, kā noteikts Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. panta 3. punkta c) apakšpunkta ceturtajā daļā, Komisija ir pārskatījusi Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus, dalībvalstis pārskata savus darbības uzlabošanas plānus un iekļauj tajos pārskatītos darbības uzlabošanas mērķus saskaņā ar šo regulu.

11. pants

Stimulu shēmas

1. Stimulu shēmas, kas iekļautas dalībvalstu pieņemtajos darbības uzlabošanas plānos:
 - a) efektīvā un samērīgā veidā nodrošina finansiālus stimulus darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanai attiecībā uz galvenajām darbības jomām "izmaksu efektivitāte" un "veiktspēja";
 - b) tiek piemērotas visā periodā, uz kuru attiecas darbības uzlabošanas plāns;
 - c) ir nediskriminējošas, pārredzamas un efektīvas;
 - d) tiek piemērotas maršruta un termināla aeronavigācijas pakalpojumiem.
2. Stimulu shēmas, ko piemēro darbības uzlabošanas mērķiem attiecībā uz galveno darbības jomu "izmaksu efektivitāte", reglamentē 27. un 28. pants.
3. Stimulu shēmām, ko piemēro darbības uzlabošanas mērķiem attiecībā uz galveno darbības jomu "veiktspēja", papildus 1. punktā noteiktajiem principiem ir piemērojami šādi principi:
 - a) tās ir proporcionālas *ATFM* kavējumu līmenim un sastāv no finansiāliem ieguvumiem un finansiāliem zaudējumiem, kas būtiski ietekmē riskam pakļautos ieņēmumus;
 - b) tās nosaka tā, lai maksimālie finansiālie zaudējumi ir vismaz līdzvērtīgi maksimālajiem finansiālajiem ieguvumiem.

Valsts uzraudzības iestāde nosaka maksimālos fiksētos procentuālos lielumus, kas minēti XIII pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunkta otrajā daļā un 2.2. punkta a) apakšpunkta otrajā daļā un XIII pielikuma 2.1. punkta b) apakšpunkta otrajā daļā un 2.2. punkta b) apakšpunkta otrajā daļā un ko izmanto finansiālo ieguvumu un zaudējumu aprēķināšanai, tos apspriežot ar attiecīgajiem gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem.

XIII pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunkta otrajā daļā un 2.2. punkta a) apakšpunkta otrajā daļā minētie maksimālie fiksētie procentuālie lielumi finansiālo ieguvumu aprēķināšanai nepārsniedz 2 %;

- c) aprēķinot finansiālos ieguvumus vai zaudējumus, izmanto pamatvērtības.

Valsts uzraudzības iestāde pirms pārskata perioda sākuma nolemj, vai šīs pamatvērtības jābalsta uz:

- i) darbības uzlabošanas mērķiem valsts līmenī, kas sadalīti sīkāk katra atsevišķā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja līmenī; vai
- ii) pielāgotiem darbības uzlabošanas mērķiem valsts līmenī, kuri sadalīti sīkāk katra atsevišķā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja līmenī un kurus valsts uzraudzības iestāde katru gadu nosaka nākamajam gadam saskaņā ar XIII pielikuma 1. punktu, un par kuriem apspriežas ar attiecīgajiem gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem. Pielāgošanas mehānismu definē darbības uzlabošanas plānā un piemēro katram pārskata perioda gadam, un pārskata periodā to nemaina.

Valsts uzraudzības iestāde katru gadu informē Komisiju par pamatvērtībām;

- d) atkarībā no apspriešanās ar attiecīgajiem gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem valsts uzraudzības iestādes noteiktais pamatvērtības diapazons ir simetrisks, lai nodrošinātu, ka nelielas izmaiņas *ATFM* kavējumos nerada finansiālus ieguvumus vai zaudējumus;
- e) ja faktiskie *ATFM* kavējumi vidēji par katru lidojumu n . gadā ir mazāki nekā n . gadam noteiktā pamatvērtība un ir ārpus d) apakšpunktā norādītā diapazona, rodas finansiāls ieguvums, jo $(n+2)$. gadā palielinās vienības likme saskaņā ar XIII pielikuma 2. punktu;
- f) ja faktiskie *ATFM* kavējumi vidēji par katru lidojumu n . gadā ir lielāki nekā n . gadam noteiktā pamatvērtība un ir ārpus d) apakšpunktā norādītā diapazona, rodas finansiāls zaudējums, jo $(n+2)$. gadā samazinās vienības likme saskaņā ar XIII pielikuma 2. punktu;

- g) attiecībā uz maršruta mērķiem saistībā ar galveno darbības jomu “veiktspēja” un tad, ja darbības uzlabošanas plāns ir izstrādāts funkcionālā gaisa telpas bloka līmenī, papildus a)–f) apakšpunktā minētajiem principiem piemēro šādus noteikumus:
- i) attiecīgās valstu uzraudzības iestādes I pielikuma 2. iedaļas 3.1. punkta a) apakšpunktā minēto FAB darbības uzlabošanas mērķi sadala sīkāk katra atsevišķā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja līmenī, lai noteiktu stimulus valsts līmenī. Pamatojoties uz iegūtajām vērtībām izstrādā c) apakšpunktā norādītās pamatvērtības;
 - ii) attiecīgās valstu uzraudzības iestādes piemēro vienu un to pašu stimulu shēmu saskanīgā veidā visiem attiecīgajiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem;
 - iii) papildus i) punktā minētā katra atsevišķā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja līmenī lietotām pamatvērtībām izmanto arī pamatvērtības, kas noteiktas funkcionālā gaisa telpas bloka līmenī, un tās balstās uz:
 - darbības uzlabošanas mērķiem funkcionālā gaisa telpas bloka līmenī vai
 - pielāgotiem darbības uzlabošanas mērķiem funkcionālā gaisa telpas bloka līmenī saskaņā ar XIII pielikuma 1. punktu un par kuriem apspriežas ar attiecīgajiem gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem;
 - iv) atkāpjoties no c) apakšpunkta, visas attiecīgās valstu uzraudzības iestādes kopīgi izlemj, vai katra atsevišķā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja līmenī vai funkcionālā gaisa telpas bloka līmenī lietotās pamatvērtības ir vai nav jāpielāgo. Šo lēmumu vienādi piemēro visām pamatvērtībām katra atsevišķā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja līmenī un funkcionālā gaisa telpas bloka līmenī visā pārskata periodā;
 - v) ja darbības uzlabošanas mērķi valsts līmenī un funkcionālā gaisa telpas bloka līmenī ir jāpielāgo, darbības uzlabošanas mērķiem valsts līmenī un funkcionālā gaisa telpas bloka līmenī piemēro vienu un to pašu pielāgošanas mehānismu;
 - vi) ja kopējais maršruta ATFM kavējums par katru lidojumu n. gadā funkcionālā gaisa telpas bloka līmenī ir augstāks par iii) punktā minēto pamatvērtību, kas noteikta n. gadam, un ir ārpus diapazona, kas minēts 3. punkta d) apakšpunktā, 3. punkta e) apakšpunktu nepiemēro un 3. punkta f) apakšpunktu piemēro tikai tiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kam faktiskie ATFM kavējumi par katru lidojumu n. gadā ir lielāki nekā n. gadam noteiktā pamatvērtība un ir ārpus d) apakšpunktā norādītā diapazona;
 - vii) ja kopējais maršruta ATFM kavējums par katru lidojumu n. gadā funkcionālā gaisa telpas bloka līmenī ir mazāki par iii) punktā minēto pamatvērtību, kas noteikta n. gadam, un ir ārpus diapazona, kas minēts 3. punkta d) apakšpunktā, 3. punkta f) apakšpunktu nepiemēro un 3. punkta e) apakšpunktu piemēro tikai tiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kam faktiskie ATFM kavējumi par katru lidojumu n. gadā ir mazāki nekā n. gadam noteiktā pamatvērtība un ir ārpus d) apakšpunktā norādītā diapazona.
4. Stimulu shēmas, kas iekļautas dalībvalstu pieņemtajos darbības uzlabošanas plānos, var būt arī finansiāli stimuli, ko izmanto, lai sasniegtu darbības uzlabošanas mērķus attiecībā uz galveno darbības jomu “vide” vai lai sasniegtu 10. panta 3. punktā minētos papildu darbības uzlabošanas mērķus saskaņā ar 1. punkta b) un c) apakšpunktu, ar noteikumu, ka šie stimuli ir efektīvi un samērīgi. Šīs stimulu shēmas ir piemērojamas papildus un neatkarīgi no 2. un 3. punktā minētajām stimulu shēmām. Šo stimulu shēmu radītais summārais finansiālais ieguvums vai finansiālais zaudējums nedrīkst pārsniegt attiecīgi 2 % vai 4 % no n. gada aprēķinātajām izmaksām.

IV NODAĻA

DARBĪBAS UZLABOŠANAS PLĀNU PIENĒMŠANA, NOVĒRTĒŠANA UN PĀRSKATĪŠANA

12. pants

Darbības uzlabošanas plānu projektu pieņemšana un iesniegšana

Katra dalībvalsts pieņem darbības uzlabošanas plāna projektu, ko izstrādājusi viena vai vairākas attiecīgās valstu uzraudzības iestādes valsts līmenī vai funkcionālā gaisa telpas bloka līmenī, un iesniedz to Komisijai ne vēlāk kā trīs mēnešus pirms tā pārskata perioda sākuma, uz kuru tas attiecas. Ja darbības uzlabošanas plāna projekts ir izstrādāts funkcionālā gaisa telpas bloka līmenī, pēc tam, kad visas attiecīgās dalībvalstis plānu ir pieņēmušas, to iesniedz Komisijai.

13. pants

Darbības uzlabošanas plānu projektu pilnīguma pārbaude

1. Komisija pārbauda, vai darbības uzlabošanas plānu projekti, ko iesniegušas dalībvalstis saskaņā ar 12. pantu, ietver visus elementus, kas nepieciešami, lai novērtētu atbilstību prasībām, kas uzskaitītas 10. panta 2. un 4. punktā un attiecīgā gadījumā 10. panta 3. un 5. punktā.

2. Ja Komisija pēc 1. punktā minētās pārbaudes konstatē, ka trūkst viens vai vairāki elementi, tā viena mēneša laikā no darbības uzlabošanas plāna projekta saņemšanas dienas lūdz attiecīgajai dalībvalstij vai dalībvalstīm iesniegt atjauninātu darbības uzlabošanas plāna projektu, kurā ietverts(-i) trūkstošais(-ie) elements(-i).

Tādā gadījumā attiecīgā(-ās) dalībvalsts(-is) bez liekas kavēšanās un katrā ziņā trijās nedēļās no Komisijas pieprasījuma saņemšanas dienas iesniedz Komisijai atjauninātu darbības uzlabošanas plāna projektu.

3. Kad Komisija pēc 1. punktā minētās pārbaudes ir konstatējusi, ka darbības uzlabošanas plāna projektā ir ietverti visi elementi, vai kad attiecīgi ir saņemts 2. punktā minētais atjauninātais darbības uzlabošanas plāna projekts, Komisija sāk 14. pantā minēto darbības uzlabošanas plāna projekta novērtēšanu.

14. pants

Darbības uzlabošanas plānu projektu un mērķu novērtēšana un pārskatīšana

1. Komisija novērtē darbības uzlabošanas plānu projektos iekļauto valsts līmeņa darbības uzlabošanas mērķu vai FAB darbības uzlabošanas mērķu atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, pamatojoties uz IV pielikuma 1. punktā noteiktajiem kritērijiem un ņemot vērā vietējos apstākļus. Komisija var papildināt šo novērtējumu, pārskatot darbības uzlabošanas plānu projektus attiecībā uz IV pielikuma 2. punktā noteiktajiem elementiem.

2. Ja, pamatojoties uz 1. punktā minēto novērtējumu, Komisija konstatē, ka darbības uzlabošanas plāna projektā ietvertie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, Komisija piecos mēnešos no darbības uzlabošanas plāna projekta saņemšanas dienas vai – attiecīgā gadījumā – no 13. panta 2. punktā norādītā atjauninātā darbības uzlabošanas plāna projekta saņemšanas dienas pieņem lēmumu, informējot par to attiecīgo(-ās) dalībvalsti(-is).

3. Ja, pamatojoties uz 1. punktā minēto novērtējumu, Komisija konstatē, ka darbības uzlabošanas plāna projektā ietvertais viens vai vairāki darbības uzlabošanas mērķi neatbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, Komisija piecos mēnešos no darbības uzlabošanas plāna projekta saņemšanas dienas vai – attiecīgā gadījumā – no 13. panta 2. punktā norādītā atjauninātā darbības uzlabošanas plāna projekta saņemšanas dienas pieņem lēmumu, kurā sniedz Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. panta 3. punkta c) apakšpunkta otrajā daļā minētos ieteikumus.

Šādā gadījumā attiecīgā(-ās) dalībvalsts(-is) trijos mēnešos no Komisijas lēmuma pieņemšanas dienas pārskata minētos darbības uzlabošanas mērķus un veic atbilstošus pasākumus, lai attiecīgi pārskatītu darbības uzlabošanas plāna projektu, ņemot vērā Komisijas ieteikumus, kā arī iesniedz pārskatīto darbības uzlabošanas plāna projektu Komisijai.

15. pants

Pārskatīto darbības uzlabošanas plānu projektu un darbības uzlabošanas mērķu novērtēšana un korektīvo pasākumu pieņemšana

1. Kad Komisija ir saņēmusi saskaņā ar 14. panta 3. punktu iesniegto pārskatīto darbības uzlabošanas plāna projektu, tā novērtē pārskatīto darbības uzlabošanas plāna projektu un tajā ietvērto darbības uzlabošanas mērķu atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, pamatojoties uz IV pielikuma 1. punktā noteiktajiem kritērijiem un ņemot vērā vietējos apstākļus. Komisija var papildināt šo novērtējumu, pārskatot darbības uzlabošanas plānu projektus attiecībā uz IV pielikuma 2. punktā noteiktajiem elementiem.

2. Ja, pamatojoties uz 1. punktā minēto novērtējumu, Komisija konstatē, ka pārskatītajā darbības uzlabošanas plāna projektā ietvertie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, Komisija piecos mēnešos no pārskatītā darbības uzlabošanas plāna projekta saņemšanas dienas pieņem lēmumu, informējot par to attiecīgo(-ās) dalībvalsti(-is).

3. Ja, pamatojoties uz 1. punktā minēto novērtējumu, Komisija konstatē, ka pastāv šaubas par pārskatītajā darbības uzlabošanas plāna projektā ietverto darbības uzlabošanas mērķu atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, Komisija piecos mēnešos no pārskatītā darbības uzlabošanas plāna projekta saņemšanas dienas ierosina veikt sīkāku šo darbības uzlabošanas mērķu un attiecīgo vietējo apstākļu pārbaudi, vajadzības gadījumā pieprasot papildu informāciju no valstu uzraudzības iestādēm, un informē par to attiecīgo(-ās) dalībvalsti(-is).
4. Ja pēc 3. punktā minētās sīkākās pārbaudes Komisija konstatē, ka pārskatītajā darbības uzlabošanas plāna projektā ietvertie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, Komisija piecos mēnešos no sīkākās pārbaudes ierosināšanas dienas pieņem lēmumu, informējot par to attiecīgo(-ās) dalībvalsti(-is).
5. Ja pēc 3. punktā minētās sīkākās pārbaudes Komisija konstatē, ka pārskatītajā darbības uzlabošanas plāna projektā ietvertie darbības uzlabošanas mērķi neatbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, Komisija piecos mēnešos no sīkākās pārbaudes ierosināšanas dienas pieņem lēmumu, kurā nosaka korektīvos pasākumus, kas attiecīgajai (-ām) dalībvalstij(-īm) ir jāveic saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. panta 3. punkta c) apakšpunkta trešo daļu.
6. Ja Komisija ir pieņēmusi 5. punktā minēto lēmumu, attiecīgā(-ās) dalībvalsts(-is) trijos mēnešos no tā pieņemšanas dienas paziņo Komisijai par pasākumiem, kurus tā(-ās) ir veikusi(-šas) atbilstīgi minētajam lēmumam, un sniedz arī informāciju, kas pierāda, ka šie pasākumi atbilst minētajam lēmumam.
7. Komisija, pamatojoties uz informāciju, kas tai paziņota saskaņā ar 6. punktu, novērtē, vai attiecīgās(-o) dalībvalsts (-u) veiktie pasākumi ir pietiekami, lai nodrošinātu atbilstību 5. punktā minētajam lēmumam, saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 un šīs regulas prasībām.

Ja Komisija konstatē, ka šie pasākumi ir pietiekami, lai nodrošinātu atbilstību 5. punktā minētajam lēmumam, tā par to informē attiecīgo(-ās) dalībvalsti(-is).

Ja Komisija konstatē, ka šie pasākumi nav pietiekami, lai nodrošinātu atbilstību 5. punktā minētajam lēmumam, tā attiecīgi par to informē attiecīgo(-ās) dalībvalsti(-is) un attiecīgā gadījumā rīkojas, lai novērstu minēto neatbilstību, tostarp veicot Līguma par Eiropas Savienības darbību 258. pantā noteiktās darbības.

16. pants

Darbības uzlabošanas plānu pieņemšana

Katra dalībvalsts pieņem un publicē savu darbības uzlabošanas plānu apstākļos, kas atbilst kādam no tālāk uzskaitītajiem gadījumiem:

- a) pēc tam, kad Komisija ir pieņēmusi lēmumu, piemērojot 14. panta 2. punktu, 15. panta 2. punktu vai 15. panta 4. punktu;
- b) pēc tam, kad Komisija ir pieņēmusi lēmumu atbilstīgi 15. panta 7. punkta otrajai daļai;
- c) pēc tam, kad Komisija ir pieņēmusi lēmumu pēc attiecīgās(-o) dalībvalsts(-u) pieprasījuma pārskata periodā pārskatīt darbības uzlabošanas mērķus saskaņā ar 18. panta 1. punktu, ar noteikumu, ka attiecīgā dalībvalsts ir koriģējusi darbības uzlabošanas plānu, ņemot vērā pārskatītos darbības uzlabošanas mērķus.

17. pants

darbības uzlabošanas mērķi vai korektīvie pasākumi, kas pieņemti pēc pārskata perioda sākuma

1. Ja, ņemot vērā laiku, kas nepieciešams 14. un 15. pantā minēto procedūru pabeigšanai, dalībvalstis nespēj pieņemt darbības uzlabošanas plānu pirms pārskata perioda sākuma saskaņā ar 16. pantu, pagaidu kārtībā tiek piemēroti darbības uzlabošanas mērķi, kas ietverti darbības uzlabošanas plāna projekta jaunākajā redakcijā, līdz tiek pieņemti darbības uzlabošanas plāni.

2. Šā panta 1. punktā minētajā situācijā, pēc tam, kad ir pieņemti darbības uzlabošanas plāni, darbības uzlabošanas mērķus, kas attiecas uz darbību uzlabošanu saistībā ar izmaksu efektivitāti, piemēro ar atpakaļejošu spēku, koriģējot attiecīgās vienības likmes saskaņā ar 29. panta 5. punktu.

18. pants

Darbības mērķu pārskatīšana pārskata periodā

1. Pārskata periodā dalībvalstis var pārskatīt vienu vai vairākus darbības uzlabošanas plānos iekļautos darbības uzlabošanas mērķus un pieņemt attiecīgi grozītus darbības uzlabošanas plānus vienīgi tad, ja tiek izpildīti šādi divi nosacījumi:

a) attiecīgā(-ās) dalībvalsts(-is) uzskata, ka paredzētā pārskatīšana ir nepieciešama un samērīga, ņemot vērā to, ka ir radusies viena vai vairākas šādas situācijas:

- i) ir sasniegta vismaz viena no 9. panta 4. punkta b) apakšpunktā minētajām brīdinājuma robežvērtībām un attiecīgā (-ās) valsts(-u) uzraudzības iestāde(-es) ir novērtējusi(-šas) šo situāciju un apliecinājusi(-šas), ka sekas, ko radījusi brīdinājuma robežvērtības(-u) sasniegšana, nevar pienācīgi mīkstināt, kamēr nav pārskatīti darbības uzlabošanas mērķi;
- ii) sākotnējie dati, pieņēmumi un apsvērumi, tostarp attiecībā uz ieguldījumiem, pamatojoties uz kuriem tika noteikti attiecīgie darbības uzlabošanas mērķi, būtiski un ilgstoši vairs nav precīzi tādu apstākļu dēļ, kurus nevarēja paredzēt laikā, kad tika pieņemts darbības uzlabošanas plāns, un attiecīgā(-ās) valsts(-u) uzraudzības iestāde(-es) ir novērtējusi(-šas) situāciju un apliecinājusi(-šas), ka sekas nevar pienācīgi mīkstināt, kamēr nav pārskatīti darbības uzlabošanas mērķi;

b) Komisija, pamatojoties uz attiecīgās(-o) dalībvalsts(-u) pamatotu pieprasījumu, ir nolēmusi, ka:

- i) tā piekrīt, ka paredzētā pārskatīšana ir nepieciešama un samērīga, ņemot vērā to, ka ir radusies viena vai vairākas a) apakšpunktā minētās situācijas;
- ii) paredzētie pārskatītie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, ņemot vērā šo mērķu novērtējumu, kas veikts, pamatojoties uz IV pielikuma 1. punktā noteiktajiem kritērijiem.

Komisija pieņem b) apakšpunktā minēto lēmumu septiņos mēnešos no dienas, kad attiecīgā(-ās) dalībvalsts(-is) ir iesniegusi(-šas) pilnīgu pieprasījumu.

2. Pārskatītos darbības uzlabošanas mērķus, kas pieņemti, piemērojot šo pantu, nepiemēro ar atpakaļejošu spēku.

19. pants

Tīkla darbības uzlabošanas plāna apstiprināšana

1. Tīkla pārvaldnieks iesniedz Komisijai tīkla darbības uzlabošanas plāna projektu pēc tam, kad to ir apstiprinājusi tīkla vadības padome, kas minēta Īstenošanas regulas (ES) 2019/123 18. panta 1. punkta o) apakšpunktā, bet ne vēlāk kā trīs mēnešus pirms attiecīgā pārskata perioda sākuma.

2. Komisija novērtē, vai tīkla darbības uzlabošanas plāna projekts atbilst V pielikumā izklāstītajiem kritērijiem.

Komisija var pieprasīt, lai tīkla pārvaldnieks iesniedz pārskatītu tīkla darbības uzlabošanas plāna projektu, ja tas nepieciešams, lai nodrošinātu atbilstību V pielikumā izklāstītajiem kritērijiem.

3. Ja Komisija konstatē, ka tīkla darbības uzlabošanas plāna projekts atbilst V pielikumā izklāstītajiem kritērijiem, tā pieņem tīkla darbības uzlabošanas plānu.

4. Pēc tam, kad Komisija ir pieņēmusi tīkla darbības uzlabošanas plānu atbilstoši 3. punktam, tīkla pārvaldnieks to publicē un īsteno.

5. Ja, ņemot vērā laiku, kas nepieciešams 2. un 3. punktā minēto procedūru pabeigšanai, Komisija nav pieņēmusi tīkla darbības uzlabošanas plānu pirms attiecīgā pārskata perioda sākuma, pagaidu kārtībā tiek piemērota tīkla darbības uzlabošanas plāna projekta jaunākā redakcija, ko pieņēmusi tīkla vadības padome, līdz Komisija pieņem tīkla darbības uzlabošanas plānu.

V NODAĻA

AERONAVIGĀCIJAS PAKALPOJUMU FINANSĒŠANA, TARIFIKĀCIJAS ZONU IZVEIDE, IZMAKSU BĀZU NOTEIKŠANA MAKSĀJUMIEM UN PĀRREDZAMĪBA

20. pants

Aeronavigācijas pakalpojumu finansēšanas principi

1. Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās izmaksas finansē no maršruta maksājumiem, ko piemēro gaisa telpas izmantotājiem, un, ja piemēro 25. panta 3. punktu, no citiem tajā pantā minētajiem ieņēmumiem.
2. Termināla aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās izmaksas finansē no termināla maksājumiem, ko piemēro gaisa telpas izmantotājiem, un, ja piemēro 25. panta 3. punktu, no citiem tajā pantā minētajiem ieņēmumiem.
3. No maršruta vai termināla maksājumiem gūtos ieņēmumus neizmanto aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju komerciālo darbību finansēšanai.

21. pants

Tarifikācijas zonu noteikšana

1. Dalībvalstis gaisa telpā, par ko tās atbild un kurā gaisa telpas izmantotājiem tiek sniegti aeronavigācijas pakalpojumi, izveido vienu vai vairākas tarifikācijas zonas ar mērķi noteikt maršruta maksājumus ("maršruta tarifikācijas zona") un vienu vai vairākas tarifikācijas zonas ar mērķi noteikt termināla maksājumus ("termināla tarifikācijas zona").

Pirms šo zonu izveides vai pārveidošanas dalībvalstis apspriežas ar attiecīgajiem gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem.

Dalībvalstis informē Komisiju un attiecīgā gadījumā Eirokontroles Centrālo maršrutu maksājumu biroju (CRCO) par šo tarifikācijas zonu izveidi vai pārveidošanu vismaz septiņus mēnešus pirms attiecīgā pārskata perioda sākuma.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka tarifikācijas zonu ģeogrāfiskais tvērums ir skaidri definēts. Tarifikācijas zonas atbilst aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai un var ietvert pakalpojumus, ko saistībā ar pārrobežu gaisa telpu sniedz citā dalībvalstī reģistrēts aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs.
3. Ja gaisa satiksmes pakalpojumi, kas attiecas uz gaisa kuģu ielidošanu un izlidošanu, tiek sniegti kopīgi vairāku lidostu grupai, dalībvalstis var izveidot īpašu termināla tarifikācijas zonu attiecīgajā termināla zonā.
4. Ja dalībvalstis ir nolēmušas izveidot maršruta tarifikācijas zonas vai termināla tarifikācijas zonas, kas stiepjas pāri gaisa telpai, par kuru ir atbildīgas vairākas dalībvalstis, vai ja dalībvalstis nolemj izveidot kopīgu tarifikācijas zonu, attiecīgās dalībvalstis nodrošina šīs regulas saskaņīgu un vienādu piemērošanu attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu attiecīgajā gaisa telpā.

Dalībvalstis nekavējoties informē Komisiju un Eirokontroles CRCO par jebkuru šādu lēmumu.

5. Dalībvalstis pārskata periodā var pārveidot esošu termināla tarifikācijas zonu vai izveidot jaunu šādu zonu, ja vien tās:
 - a) pirms minētās pārveidošanas apspriežas ar attiecīgajiem gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem;
 - b) bez liekas kavēšanās informē Komisiju un Eirokontroles CRCO par minēto pārveidošanu;
 - c) bez liekas kavēšanās sniedz Komisijai visus šādus datus:
 - i) attiecīgos datus par izmaksām un satiksmi, kas pienācīgi atspoguļo situāciju pirms un pēc minētās pārveidošanas;
 - ii) piezīmes, ko snieguši gaisa telpas izmantotāju pārstāvji un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, ar kuriem tika veikta apspriešanās saistībā ar a) apakšpunktā minēto;

- iii) vērtējumu, kā pārveidošana varētu ietekmēt valsts līmeņa darbības uzlabošanas mērķu vai FAB darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanu attiecībā uz galveno darbības jomu "izmaksu efektivitāte" un darbības uzraudzīšanu;
 - iv) darbības uzlabošanas plāna atjauninājumu ar attiecīgajiem datiem.
6. Dalībvalstis nedrīkst pārskata periodā pārveidot maršruta tarififikācijas zonu.

22. pants

Maksājumu izmaksu bāzes izveidošana

1. Maršruta maksājumu un termināla maksājumu izmaksu bāzi veido aprēķinātās izmaksas saistībā ar aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu attiecīgajā tarififikācijas zonā.

Aprēķinātās izmaksas, kas izriet no jaunām ATM sistēmām un ievērojami pārveidotām esošām ATM sistēmām, izmaksu bāzē iekļauj tikai tad, ja minētās sistēmas atbilst Eiropas ATM ģenerālplāna īstenošanai un jo īpaši kopprojektiem, kas minēti Regulas (EK) Nr. 550/2004 15.a panta 3. punktā.

Dalībvalstis var nolemt iekļaut izmaksu bāzē šādas aprēķinātās izmaksas, kas radušās saistībā ar aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu, saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 550/2004 15. panta 2. punkta b) apakšpunkta otro teikumu:

- a) aprēķinātās izmaksas, kas radušās kompetentajām iestādēm;
- b) aprēķinātās izmaksas, kas radušās Regulas (EK) Nr. 550/2004 3. pantā minētajām kvalificētajām iestādēm;
- c) aprēķinātās izmaksas, kas izriet no Eirokontroles 1960. gada 13. decembra Starptautiskās konvencijas par sadarbību aeronavigācijas drošības jomā (jaunākās redakcijas).

2. Neskarot 18. pantu, aprēķinātās izmaksas, ko iekļauj izmaksu bāzēs maršruta maksājumiem un termināla maksājumiem, nosaka pirms katra pārskata perioda sākuma, iekļaujot šīs izmaksas reālajā izteiksmē darbības uzlabošanas plānā un nosakot tās reālajā izteiksmē un nominālajā izteiksmē katram minētā pārskata perioda kalendārajam gadam, izņemot aprēķinātās izmaksas, kas minētas 1. punkta trešajā daļā un 4. punkta c) un d) apakšpunktā, kuras nosaka nominālajā izteiksmē, ja tiek piemērota vēsturisko izmaksu uzskaitē.

3. Aprēķinātās izmaksas, ko iekļauj izmaksu bāzēs maršruta un termināla maksājumiem, aprēķina valsts valūtā. Ja tiek izveidota kopīga tarififikācijas zona, kurā ir vienota vienības likme, attiecīgās dalībvalstis nodrošina aprēķināto izmaksu konvertēšanu vienā valūtā, kas varētu būt euro vai kāda cita vienas attiecīgās dalībvalsts valūta, lai nodrošinātu vienotās vienības likmes aprēķināšanas pārredzamību, piemērojot 25. panta 4. punktu.

4. Aprēķinātās izmaksas, ko iekļauj izmaksu bāzēs maršruta un termināla maksājumiem, ir šādas:

- a) personāla izmaksas;
- b) ekspluatācijas izmaksas, kas nav personāla izmaksas;
- c) amortizācijas izmaksas;
- d) kapitāla izmaksas;
- e) ārkārtas izmaksas.

Šā punkta a) apakšpunktā minētajās personāla izmaksās ietilpst bruto atalgojums, maksa par virsstundām, darba devēju iemaksas sociālā nodrošinājuma shēmās, kā arī pensiju izmaksas un citi pabalsti. Pensiju izmaksas aprēķina, izmantojot piesardzīgus pieņēmumus saskaņā ar piemērojamo pensiju shēmu vai atbilstīgajiem valsts tiesību aktiem. Minētos pieņēmumus precizē darbības uzlabošanas plānā.

Šā punkta b) apakšpunktā minētajās ekspluatācijas izmaksās, kas nav personāla izmaksas, ietilpst izmaksas, kas radušās, iegādājoties preces un pakalpojumus, kurus izmanto aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai, tostarp izmaksas par ārpakalpojumiem, materiāliem, enerģiju, komunālajiem pakalpojumiem, ēku nomu, aprīkojumu, iekārtām un uzturēšanu, kā arī apdrošināšanas izdevumi un ceļa izdevumi.

Šā punkta c) apakšpunktā minētās amortizācijas izmaksas ir izmaksas, kas attiecas uz visiem pamatlīdzekļiem, kurus ekspluatē, lai sniegtu aeronavigācijas pakalpojumus. Pamatlīdzekļu vērtība ir jāamortizē saskaņā ar to paredzamo ekspluatācijas laiku, izmantojot lineāro amortizācijas metodi, kuru piemēro amortizējamo aktīvu izmaksām. Aprēķinot amortizāciju, izmanto vēsturisko vai pašreizējo izmaksu uzskaiti. Amortizācijas izmaksu aprēķināšanai izmantoto

metodiku nedrīkst mainīt amortizācijas laikā, un tai ir jābūt saskaņā ar metodiku, kuru piemēro, lai aprēķinātu kapitāla izmaksas, proti, nominālās kapitāla izmaksas attiecībā uz vēsturisko izmaksu uzskaiti un faktiskās kapitāla izmaksas attiecībā uz pašreizējo izmaksu uzskaiti. Ja piemēro pašreizējo izmaksu uzskaiti, kapitāla izmaksās neiekļauj inflāciju un salīdzināšanai un novērtēšanai sniedz arī līdzvērtīgus vēsturisko izmaksu uzskaites datus.

Šā punkta d) apakšpunktā minētajās kapitāla izmaksās ietilpst šādi elementi:

- i) summa, ko veido ekspluatācijā vai būvniecības stadijā esošu pamatlīdzekļu vidējā neto uzskaites vērtība un kopējo aktīvu iespējamā korekcija, kuru nosaka valsts uzraudzības iestāde un izmanto aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs, un to neto apgrozāmo līdzekļu vidējā vērtība, izņemot procentu kontus, kas nepieciešami aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai;
- ii) vidējās svērtās parādu procentu likmes un pašu kapitāla atdeve. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem bez pašu kapitāla vidējo svērtu lielumu aprēķina, pamatojoties uz peļņu, ko piemēro starpībai starp kopējiem aktīviem, kuri minēti i) apakšpunktā, un parādiem.

Lai noteiktu kapitāla izmaksas, būtiski ir faktori, kurus nosaka, pamatojoties uz to, kāda ir proporcija starp finansēšanu no aizņēmuma un finansēšanu no pašu kapitāla līdzekļiem. Parāda procentu likmei ir jābūt vienādei ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja vidējo svērtu parāda procentu likmi. Pašu kapitāla atdevei ir jābūt tādai, kā norādīts darbības uzlabošanas plānā attiecīgajam pārskata periodam, un tās pamatā ir aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja finanšu risks.

Ja aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam rodas izdevumi saistībā ar pamatlīdzekļu izpirkumnomu, šīs izmaksas neiekļauj kapitāla izmaksu aprēķinā.

Šā punkta e) apakšpunktā norādītās ārkārtas izmaksas ir vienreizējas izmaksas, kas attiecas uz aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu, tostarp neatgūstamie nodokļi un muitas nodevas.

5. Aprēķinātās izmaksas pārredzamā veidā sadala atbilstīgi tarifikācijas zonām, kurās tās ir radušās. Aprēķinātās izmaksas, kas radušās vairākās tarifikācijas zonās, sadala proporcionāli, izmantojot pārredzamu metodiku.

Šajā nolūkā valstu uzraudzības iestādes pirms katra pārskata perioda sākuma izstrādā kritērijus, ko izmanto aprēķināto izmaksu sadalei atbilstīgi tarifikācijas zonām, tostarp attiecībā uz šā punkta b) un c) apakšpunktu, un kritērijus, ko izmanto aprēķināto izmaksu sadalei starp maršruta pakalpojumiem un termināla pakalpojumiem, un šo informāciju iekļauj darbības uzlabošanas plānā saskaņā ar II pielikuma 3.3. punkta d) apakšpunktu.

Aprēķinātās izmaksas, kas iekļautas izmaksu bāzēs termināla tarifikācijas zonām, aptver šādu pakalpojumu izmaksas:

- a) lidlauku vadības pakalpojumi vai lidlauka lidojumu informācijas pakalpojumi, tostarp gaisa satiksmes konsultāciju pakalpojumi un brīdināšanas pakalpojumi;
- b) gaisa satiksmes pakalpojumi, kas noteiktā zonā ap lidostu saistīti ar gaisa kuģu ierašanos vai izlidošanu un kurus definē, pamatojoties uz ekspluatācijas prasībām;
- c) to aeronavigācijas pakalpojumu proporcionāla daļa, kas ir kopīgi maršruta pakalpojumiem un termināla pakalpojumiem.

6. Aprēķinātās izmaksas lidojumiem, kuriem piemēro atbrīvojumu saskaņā ar 31. panta 3.–5. punktu, sastāv no šādām izmaksām:

- a) aprēķinātās izmaksas *VFR* lidojumiem, kuriem piemēro atbrīvojumu, kas aprēķinātas, izmantojot robežizmaksu metodi;
- b) aprēķinātās izmaksas *IFR* lidojumiem, kuriem piemēro atbrīvojumu, kas aprēķinātas, ņemot vērā šādus elementus:
 - i) aprēķinātās izmaksas, kas radušās *IFR* lidojumiem, ir kopējās aprēķinātās izmaksas, no kurām atņemtas aprēķinātās izmaksas *VFR* lidojumiem;
 - ii) atbrīvoto pakalpojuma vienību skaita attiecība pret kopējo pakalpojuma vienību skaitu, t. i., pakalpojuma vienības attiecībā uz *IFR* lidojumiem un pakalpojuma vienības attiecībā uz *VFR* lidojumiem, ja tiem nav piemērots atbrīvojums.

Lai aprēķinātu vienības likmi, aprēķinātās izmaksas *VFR* lidojumiem, kuriem piemēro atbrīvojumu, nošķir no aprēķinātajām izmaksām, kas rodas *IFR* lidojumiem.

7. Valstu uzraudzības iestādes attiecībā uz katru tarifikācijas zonu pārbauda, vai izmaksu bāzes maršruta maksājumiem un termināla maksājumiem atbilst prasībām, kas izklāstītas Regulas (EK) Nr. 550/2004 15. panta 2. punktā un šajā pantā. Šim nolūkam valstu uzraudzības iestādes pārbauda attiecīgos grāmatvedības dokumentus, tostarp jebkuru pamatlīdzekļu grāmatu un citu informāciju, kas ir būtiska, nosakot maksājumu izmaksu bāzi.

23. pants

Faktiskās izmaksas

Šīs regulas 22. panta noteikumi *mutatis mutandis* piemērojami, nosakot faktiskās izmaksas.

24. pants

Izmaksu pārredzamība

1. Dalībvalstis katrai tarifkācijas zonai izmaksu bāzes maksājumiem nosaka pārredzamā veidā.
2. Ne vēlāk kā četrus mēnešus pirms pārskata perioda sākuma dalībvalstis, saskaņojot rīcību, apspriežas ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem un attiecīgā gadījumā lidostu ekspluatantiem un lidostu koordinatoriem par nodomu aprēķināt izmaksas, kas iekļautas maršruta un termināla maksājumu izmaksu bāzē, par jauniem un esošiem ieguldījumiem, pakalpojuma vienības prognozēm un tarifkācijas politiku attiecīgajā pārskata periodā.

Dalībvalstis to dara arī pārskata periodā, ja plāno pieprasīt pārskatīt darbības uzlabošanas mērķus attiecībā uz galveno darbības jomu "izmaksu efektivitāte" saskaņā ar 18. panta 1. punktu.

Dalībvalstis nodrošina VII un IX pielikumā prasītās pārskatu tabulas un informāciju apspriešanās uzaicinātajiem subjektiem vismaz trīs nedēļas pirms minētās apspriedes.

3. Pārskata periodā dalībvalstis katru gadu, saskaņojot rīcību, un saskaņā ar XII pielikuma 1. punktu apspriežas ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem un – attiecīgā gadījumā – lidostu ekspluatantiem un lidostu koordinatoriem par faktiskajām izmaksām, kas radušās iepriekšējā gadā, un par starpību starp faktiskajām izmaksām un darbības uzlabošanas plānā iekļautajām aprēķinātajām izmaksām.

Dalībvalstis nodrošina VII pielikumā prasīto pārskatu tabulu un informāciju apspriešanās uzaicinātajiem subjektiem vismaz trīs nedēļas minētās pirms apspriedes.

4. Dalībvalstis sniedz Komisijai 2. un 3. punkta pēdējā daļā minēto informāciju tajā pašā dienā, kad to sniedz apspriedēs iesaistītajiem subjektiem. Dalībvalstis informē Komisiju arī par minētās apspriešanās iznākumu.

VI NODAĻA

VIENĪBAS LIKMJU UN MAKSĀJUMU APRĒĶINĀŠANA

25. pants

Vienības likmju aprēķināšana

1. Dalībvalstis aprēķina maršruta un termināla vienības likmes pirms katra gada sākuma attiecīgajā pārskata periodā.
2. Šīs likmes aprēķina, sadalot kopējo prognozēto maršruta pakalpojuma vienību vai termināla pakalpojuma vienību skaitu attiecīgajam gadam, kas aprēķināts saskaņā ar VIII pielikuma attiecīgi 1. un 2. punktu, šādu elementu algebriskā summā:
 - a) nominālajā izteiksmē izteiktas attiecīgā gada aprēķinātās izmaksas, kā norādīts darbības uzlabošanas plānā;
 - b) korekcija attiecībā uz inflāciju saskaņā ar 26. pantu;
 - c) korekcijas, kas rodas, piemērojot satiksmes riska dališanas mehānismu saskaņā ar 27. panta 2.–5. punktu;
 - d) korekcijas, kas rodas, piemērojot izmaksu riska dališanas mehānismu saskaņā ar 28. panta 4.–6. punktu;
 - e) korekcijas, kas rodas, piemērojot finanšu stimulu shēmas saskaņā ar 11. panta 3. un 4. punktu;
 - f) korekcijas, kas rodas, pielāgojot aeronavigācijas maksājumus saskaņā ar 32. pantu;

- g) korekcijas, kas rodas satiksmes izmaiņu rezultātā, saskaņā ar 27. panta 8. punktu;
 - h) korekcijas, kas rodas satiksmes izmaiņu rezultātā, saskaņā ar 27. panta 9. punktu;
 - i) citu ieņēmumu atskaitīšana saskaņā ar šā panta 3. punktu;
 - j) šķērssubsīdijas starp maršruta tarififikācijas zonām vai termināla tarififikācijas zonām saskaņā ar Regulas Nr. 550/2004 15. panta 2. punkta e) apakšpunktu;
 - k) korekcijas attiecībā uz ieņēmumu starpību, kas rodas, pagaidu kārtībā piemērojot vienības likmi saskaņā ar 29. panta 5. punktu;
 - l) korekcijas, kas attiecas uz iepriekšējiem pārskata periodiem.
3. Attiecībā uz 2. punkta i) apakšpunktu – no aprēķinātajām izmaksām kā “citus ieņēmumus” atskaita šādus aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju ieņēmumus, kas gūti n. gadā:
- a) publisko finansējumu, kas iegūts no valsts iestādēm, tostarp finansiālo atbalstu no Savienības palīdzības programmu līdzekļiem;
 - b) ieņēmumus no komercdarbības, ja attiecīgā(-ās) dalībvalsts(-is) ir nolēmusi(-šas), ka šie ieņēmumi ir jāatskaita;
 - c) attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem – ieņēmumus, kas iegūti, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un lidostu ekspluatantiem noslēdzot savstarpēju nolīgumu vai vienošanos, ja attiecīgā(-ās) dalībvalsts(-is) ir nolēmusi(-šas), ka šie ieņēmumi ir jāatskaita.

Attiecībā uz a) apakšpunktu – publisko finansējumu, kas aptver personāla izmaksas un citas ekspluatācijas izmaksas, atskaita no aprēķinātajām izmaksām ne vēlāk kā (n+2). gadā. Publisko finansējumu, kas aptver amortizācijas izmaksas, atskaita no aprēķinātajām izmaksām saskaņā ar finansētā aktīva amortizācijas grafiku (ilgums un ikgadējā maksa). Dalībvalsts var nolemt neatskaitīt no aprēķinātajām izmaksām summu, kas attiecas uz administratīvajām izmaksām, kuras radušās saistībā ar ziņošanu par finansēšanas nolīgumu, ja šīs administratīvās izmaksas nav iekļautas maksājumu izmaksu bāzē. Tāpat arī dalībvalsts var nolemt neatskaitīt no aprēķinātajām izmaksām publisko finansējumu, kas saņemts, lai segtu izmaksas, kuras darbības uzlabošanas plāna izstrādes laikā nav bijušas zināmas un tādēļ nav ietvertas maksājumu izmaksu bāzē. Gaisa telpas izmantotājiem nav jāmaksā par izmaksām, kas segtas no publiskā finansējuma.

Attiecībā uz b) un c) apakšpunktu – šajos punktos minētos ieņēmumus atskaita no aprēķinātajām izmaksām ne vēlāk kā (n+2). gadā.

4. Vienības likmes aprēķina valsts valūtā.

Ja dalībvalstis nolemj izveidot kopīgu tarififikācijas zonu saskaņā ar 21. panta 4. punktu, vienības likmi aprēķina vienā valūtā, kas var būt euro vai kāda cita vienas attiecīgās dalībvalsts valūta. Attiecīgās dalībvalstis informē Komisiju un Eirokontroles CRCO par piemērojamo valūtu.

26. pants

Inflācijas korekcija

Attiecībā uz katru pārskata perioda gadu aprēķinātās izmaksas, kas izteiktas nominālajā izteiksmē un iekļautas izmaksu bāzēs n. gada maršruta un termināla maksājumiem, koriģē, pamatojoties uz faktiskā inflācijas indeksa un prognozētā inflācijas indeksa procentu starpību šim n. gadam, un iekļauj kā korekciju, aprēķinot vienības likmi (n+2). gadam.

Aprēķinātajām izmaksām, kas minētas 22. panta 1. punkta trešajā daļā, un aprēķinātajām izmaksām, kas minētas 22. panta 4. punkta c) un d) apakšpunktā, neveic inflācijas korekciju, ja izmanto vēsturisko cenu uzskaiti.

27. pants

Satiksmes riska dalīšanas mehānisms

1. Attiecībā uz 11. panta 2. punktā minētajām stimulu shēmām piemēro satiksmes riska dalīšanas mehānismu. Izmantojot šo mehānismu, risku, ka radīsies ieņēmumu izmaiņas saistībā ar novirzēm no pakalpojuma vienības prognozes, kas noteikta darbības uzlabošanas plānā, kopīgi dala aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji un gaisa telpas izmantotāji saskaņā ar šajā pantā izklāstītajiem noteikumiem.

2. Ja konkrētajā n. gadā faktiskais pakalpojuma vienību skaits atšķiras no darbības uzlabošanas plānā ietvertās prognozes n. gadam ne vairāk kā par 2 %, tā rezultātā gūtos papildu ieņēmumus vai gūtos ieņēmumu zaudējumus pilnībā uzņemas attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs vai sniedzēji.

3. Ja konkrētajā n. gadā faktiskais pakalpojuma vienību skaits pārsniedz darbības uzlabošanas plānā ietverto pakalpojuma vienību prognozes n. gadam vairāk par 2 %, 70 % no papildu ieņēmumiem, kurus tā rezultātā guvis attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs vai sniedzēji virs 2 % no starpības starp faktisko pakalpojuma vienību skaitu un prognozēto vienību skaitu, pārnes uz gaisa telpas izmantotājiem, koriģējot vienības likmes (n+2). gadā.

Ja konkrētajā n. gadā faktiskais pakalpojuma vienību skaits samazinās zem darbības uzlabošanas plānā ietvertās pakalpojuma vienību prognozes n. gadam vairāk par 2 %, 70 % no ieņēmumu zaudējumiem, kuri tā rezultātā radušies attiecīgajam aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam vai sniedzējiem virs 2 % no starpības starp faktisko pakalpojuma vienību skaitu un prognozēto vienību skaitu, atgūst no gaisa telpas izmantotājiem, koriģējot vienības likmes (n+2). gadā.

4. Ja konkrētajā n. gadā faktiskais pakalpojuma vienību skaits ir mazāks nekā 90 % no darbības uzlabošanas plānā ietvertās pakalpojuma vienību prognozes n. gadam, ieņēmumu zaudējumu apmēru, kas radies attiecīgajam(-iem) aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam(-iem) virs 10 % no starpības starp faktisko pakalpojuma vienību skaitu un prognozēto vienību skaitu, pilnībā atgūst no gaisa telpas izmantotājiem, koriģējot vienības likmes (n+2). gadā.

Ja konkrētajā n. gadā faktiskais pakalpojuma vienību skaits pārsniedz 110 % no darbības uzlabošanas plānā ietvertās pakalpojuma vienību prognozes n. gadam, papildu ieņēmumus, ko guvis attiecīgais(-ie) aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs(-i) virs 10 % no starpības starp faktisko pakalpojuma vienību skaitu un prognozēto vienību skaitu, pilnībā pārnes uz gaisa telpas izmantotājiem, koriģējot vienības likmes (n+2). gadā.

5. Valstu uzraudzības iestādes var koriģēt 2. un 3. punktā izklāstītā satiksmes riska dalīšanas mehānisma parametru vērtības. Koriģējot šīs vērtības, valstu uzraudzības iestādes:

- a) apspriežas par plānotajām vērtībām ar gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem un attiecīgajiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem;
- b) nodrošina, ka aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju galīgā riska darījumu vērtība nav zemāka par maksimālo riskam pakļauto ieņēmumu apmēru saskaņā ar 2. un 3. punktā izklāstīto mehānismu;
- c) ņem vērā attiecīgā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja veiktspējas nodrošināšanas izmaksu izmaiņas satiksmes izmaiņu rezultātā.

6. Šā panta 2.–5. punkta noteikumus nepiemēro šādām aprēķinātajām izmaksām:

- a) aprēķinātās izmaksas, kas sagatavotas saskaņā ar 22. panta 1. punkta trešo daļu;
- b) aprēķinātās izmaksas attiecībā uz meteoroloģiskajiem pakalpojumiem.

7. Dalībvalstis var nepiemērot 2.–5. punkta noteikumus 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.

8. Attiecībā uz 6. punktā un attiecīgā gadījumā 7. punktā minētajām aprēķinātajām izmaksām jebkādi papildu ieņēmumi n. gadā, kas radušies faktisko pakalpojuma vienību skaita un darbības uzlabošanas plānā iekļauto prognozēto pakalpojuma vienību skaita starpības dēļ tajā pašā gadā, ir jāpārnes uz gaisa telpas izmantotājiem, savukārt jebkādi ieņēmumu zaudējumi ir jāatgūst no gaisa telpas izmantotājiem, koriģējot vienības likmi (n+2). gadā.

9. Attiecībā uz 25. panta 2. punkta b)–l) apakšpunktā minētajām vienības likmju korekcijām 2.–5. punktā izklāstītos noteikumus nepiemēro. Attiecībā uz 25. panta 2. punkta b)–g), i), j) un k) apakšpunktā minētajām korekcijām jebkādi papildu ieņēmumi n. gadā, kas radušies faktisko pakalpojuma vienību skaita un darbības uzlabošanas plānā iekļauto prognozēto pakalpojuma vienību skaita starpības dēļ tajā pašā gadā, ir jāpārnes uz gaisa telpas izmantotājiem, savukārt jebkādi ieņēmumu zaudējumi ir jāatgūst no gaisa telpas izmantotājiem, koriģējot vienības likmi (n+2). gadā.

28. pants

Izmaksu riska dalīšanas mehānisms

1. Attiecībā uz 11. panta 2. punktā minētajām stimulu shēmām piemēro izmaksu riska dalīšanas mehānismu. Izmantojot šo mehānismu, starpību starp darbības uzlabošanas plānā iekļautajām aprēķinātajām izmaksām un faktiskajām izmaksām kopīgi dala aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji un gaisa telpas izmantotāji saskaņā ar šajā pantā izklāstītajiem noteikumiem.

2. Šā panta 1. punktā minēto starpību sadala šādi:
- a) ja visā pārskata periodā faktiskās izmaksas ir mazākas par aprēķinātajām izmaksām, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs vai attiecīgā dalībvalsts pilnībā patur tā rezultātā radušos starpību;
 - b) ja visā pārskata periodā faktiskās izmaksas pārsniedz aprēķinātās izmaksas, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs vai attiecīgā dalībvalsts pilnībā sedz tā rezultātā radušos starpību.
3. Šā panta 2. punktu nepiemēro, ja starpību starp aprēķinātajām izmaksām un faktiskajām izmaksām rada vismaz viena no šādām izmaiņām:

- a) jaunu un esošu ieguldījumu izmaksu neparedzētas izmaiņas;
- b) 22. panta 1. punkta trešajā daļā minēto izmaksu neparedzētas izmaiņas;
- c) saskaņā ar 22. panta 4. punktu noteikto pensiju izmaksu neparedzētas un būtiskas izmaiņas, ko radījušas neparedzētas izmaiņas valsts pensiju likumā vai pensiju uzskaites likumā vai neparedzētas finanšu tirgus nosacījumu izmaiņas, ar noteikumu, ka šīs pensiju izmaksu izmaiņas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs nespēj kontrolēt un – gadījumā, ja izmaksas pieaug, – ka aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs ir veicis pamatotus pasākumus, lai kontrolētu izmaksu pieaugumu pārskata periodā;
- d) izmaksu neparedzētas un būtiskas izmaiņas, ko radījušas neparedzētas procentu likmju izmaiņas aizdevumiem, kas tika izmantoti, lai finansētu izmaksas, kas rodas saistībā ar aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu, ar noteikumu, ka šīs izmaksu izmaiņas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs nespēj kontrolēt un – gadījumā, ja izmaksas pieaug, – ka aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs ir veicis pamatotus pasākumus, lai kontrolētu izmaksu pieaugumu pārskata periodā;
- e) izmaksu neparedzētas un būtiskas izmaiņas, ko radījušas neparedzētas izmaiņas valsts nodokļu tiesību aktos, vai citi neparedzēti jauni izmaksu posteņi, kas nav ietverti darbības uzlabošanas plānā, bet kuri nepieciešami saskaņā ar likumu;

Aprēķinātās izmaksas, kas attiecas uz šajā punktā minētajām izmaksām, norāda un klasificē darbības uzlabošanas plānā saskaņā ar II pielikuma 3.3. punkta h) apakšpunktu.

Šajā punktā minēto starpību starp aprēķinātajām un faktiskajām izmaksām norāda un paskaidro ikgadējos pārskatos saskaņā ar VII un IX pielikumu.

4. Attiecībā uz 3. punkta a) apakšpunktā minētajām neparedzētajām izmaksu izmaiņām starpību starp aprēķinātajām izmaksām un faktiskajām izmaksām sadala šādi:

- a) ja kalendārajā gadā vai visā pārskata periodā faktiskās izmaksas ir mazākas par aprēķinātajām izmaksām, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs vai attiecīgā dalībvalsts atlīdzina šo starpību gaisa telpas izmantotājiem, samazinot vienības likmi (n+2). gadā vai nākamajā pārskata periodā, ja vien aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs neiesniedz sīki izstrādātu pamatojumu, balstoties uz kuru, valsts uzraudzības iestāde pēc apspriešanās ar gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem nolemj, ka aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam nav jāatlīdzina kāda daļa no galīgās starpības;
- b) ja kalendārajā gadā vai visā pārskata periodā faktiskās izmaksas pārsniedz aprēķinātās izmaksas ne vairāk kā par 5 %, dalībvalsts var nolemt, ka galīgo starpību aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs vai attiecīgā dalībvalsts atgūst no gaisa telpas izmantotājiem, (n+2). gadā vai nākamajā pārskata periodā palielinot vienības likmi, ja to apstiprina valsts uzraudzības iestāde, pamatojoties uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja sniegtu sīki izstrādātu pamatojumu, jo īpaši attiecībā uz vajadzību palielināt veiktspēju, un pēc apspriešanās ar gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem.

Ja pārskata periodā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji saistībā ar informāciju par lieliem ieguldījumiem, kas darbības uzlabošanas plānā iekļauta saskaņā ar II pielikuma 2.2. punkta b) apakšpunktu, ir paredzējuši pievienot, atcelt vai aizstāt lielus ieguldījumus, šīs izmaiņas apstiprina valsts uzraudzības iestāde pēc apspriešanās ar gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem.

5. Attiecībā uz 3. punkta b) apakšpunktā minētajām neparedzētajām izmaksu izmaiņām – starpību starp aprēķinātajām izmaksām un faktiskajām izmaksām sadala šādi:

- a) ja kalendārajā gadā faktiskās izmaksas ir mazākas par aprēķinātajām izmaksām, kas noteiktas šim kalendārajam gadam, dalībvalsts atlīdzina galīgo starpību gaisa telpas izmantotājiem, samazinot vienības likmi (n+2). gadā;

- b) ja kalendārajā gadā faktiskās izmaksas pārsniedz aprēķinātās izmaksas, kas noteiktas šim kalendārajam gadam, dalībvalstis atgūst galīgo starpību no gaisa telpas izmantotājiem, palielinot vienības likmi (n+2). gadā.
6. Attiecībā uz 3. punkta c), d) un e) apakšpunktā minētajām neparedzētajām izmaksu izmaiņām – starpību starp aprēķinātajām izmaksām un faktiskajām izmaksām sadala šādi:
- a) ja kalendārajā gadā vai visā pārskata periodā faktiskās izmaksas ir zemākas par aprēķinātajām izmaksām, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs vai attiecīgā dalībvalsts atlīdzina galīgo starpību gaisa telpas izmantotājiem, samazinot vienības likmi (n+2). gadā, nākamajā pārskata periodā vai nākamajos divos pārskata periodos (ja atgūstamās summas nesamērīgi ietekmē vienības likmi);
- b) ja kalendārajā gadā vai visā pārskata periodā faktiskās izmaksas pārsniedz aprēķinātās izmaksas, dalībvalsts var izlemt, ka galīgo starpību aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs vai attiecīgā dalībvalsts atgūst no gaisa telpas izmantotājiem, paaugstinot vienības likmi (n+2). gadā, nākamajā pārskata periodā vai nākamajos divos pārskata periodos (ja atgūstamās summas nesamērīgi ietekmē vienības likmi).
7. Valstu uzraudzības iestādes katru gadu pārbauda, vai aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji pareizi piemēro šajā pantā izklāstītos noteikumus. Valstu uzraudzības iestādes līdz (n+1). gada 1. septembrim izstrādā pārskatu par 3. punktā minētajām izmaksu izmaiņām, kas radušās n. gadā. Šo pārskatu sagatavo, apspriežoties ar gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem.

Pārskatā, kas jā sagatavo līdz 1. septembrim gadā, kas seko pēc pārskata perioda pēdējā gada, valstu uzraudzības iestādes iekļauj arī visa pārskata perioda bilanci par 3. punkta a), c), d) un e) apakšpunktā minētajām neparedzētajām izmaksu izmaiņām.

29. pants

Tarifikācijas zonu vienības likmju noteikšana

1. Dalībvalstis reizi gadā nosaka vienības likmi katrai tarifikācijas zonai saskaņā ar 25. pantu. Neskarot 3. punktu, vienības likmes gada laikā nedrīkst mainīt.
2. Dalībvalstis nosaka vienības likmi n. gadam katrai tarifikācijas zonai, ievērojot šādas prasības:
 - a) valstu uzraudzības iestādes savas dalībvalsts vārdā iesniedz Komisijai un Eirokontroles CRCO aprēķināto vienības likmi līdz (n-1). gada 1. jūnijam. Šajā iesniegtajā paketē ietver pārskatu tabulas un papildu informāciju, kas noteikta VII un IX pielikumā;
 - b) vajadzības gadījumā līdz (n-1). gada 1. novembrim valstu uzraudzības iestādes pēc apspriešanās ar gaisa telpas izmantotājiem atjaunina a) apakšpunktā minēto aprēķināto vienības likmi. Atjaunināto aprēķināto vienības likmi valstu uzraudzības iestādes savas dalībvalsts vārdā iesniedz Komisijai un Eirokontroles CRCO ne vēlāk kā līdz (n-1). gada 1. novembrim;
 - c) dalībvalstis nosaka vienības likmi n. gadam ne vēlāk kā līdz (n-1). gada 20. decembrim un informē Komisiju un Eirokontroles CRCO par šo likmi.
3. Komisija pārbauda, vai 2. punktā minētās vienības likmes ir aprēķinātas saskaņā ar 25. panta 2. punktā izklāstītajām prasībām.

Ja Komisija konstatē, ka vienības likme neatbilst 25. panta 2. punktā izklāstītajām prasībām, tā informē attiecīgo dalībvalsti un aicina iesniegt pārskatītu vienības likmi.

Ja Komisija konstatē, ka pārskatītā vienības likme ir aprēķināta atbilstīgi 25. panta 2. punktā izklāstītajām prasībām, tā attiecīgi informē attiecīgo dalībvalsti.

4. Ja, ņemot vērā to, ka bija nepieciešams laiks 3. punktā minētās procedūras pabeigšanai, vienības likme n. gadam tika pārskatīta pēc tam, kad ir sācies gads, uz kuru tā attiecas, un ja šādas pārskatīšanas rezultātā ir radusies ieņēmumu starpība, vienības likmi korigē šādi:
 - a) pirmo vienības likmes korekciju veic nākamajā gadā pēc vienības likmes pārskatīšanas; un
 - b) galīgo vienības likmes korekciju veic divus gadus pēc minētā gada.

5. Ja dalībvalsts nav pieņēmusi darbības uzlabošanas plānu līdz attiecīgā pārskata perioda sākumam vai ja darbības uzlabošanas plāns pārskata periodā tiek pārskatīts saskaņā ar 18. pantu, vienības likmes vajadzības gadījumā pārrēķina un piemēro iespējami drīzāk, pamatojoties uz pieņemto darbības uzlabošanas plānu vai pieņemto pārskatīto darbības uzlabošanas plānu.

Ja darbības uzlabošanas plāns ir pieņemts pēc attiecīgā pārskata perioda sākuma, jebkāda ieņēmumu starpība, kas radusies, piemērojot vienu vai vairākas vienības likmes, kas aprēķinātas, pamatojoties uz darbības uzlabošanas plāna projektu, nevis kas aprēķinātas, pamatojoties uz pieņemto darbības uzlabošanas plānu, nozīmē to, ka pirmā vienības likmes korekcija ir jāveic nākamajā gadā pēc minētā darbības uzlabošanas plāna pieņemšanas un galīgā vienības likmes korekcija ir jāveic divus gadus pēc tā gada. Regulas 27. un 28. pantā izklāstītos noteikumus piemēro, pamatojoties uz pieņemto darbības uzlabošanas plānu, un piemēro ar atpakaļejošu spēku no attiecīgā pārskata perioda pirmās dienas.

Ja darbības uzlabošanas plāns ir pārskatīts pārskata periodā saskaņā ar 18. pantu, jebkāda ieņēmumu starpība, kas radusies, piemērojot vienu vai vairākas vienības likmes, kas aprēķinātas, pamatojoties uz pieņemto darbības uzlabošanas plānu, nevis kas aprēķinātas, pamatojoties uz pieņemto pārskatīto darbības uzlabošanas plānu, nozīmē to, ka pirmā vienības likmes korekcija ir jāveic nākamajā gadā pēc pārskatītā darbības uzlabošanas plāna pieņemšanas un galīgā vienības likmes korekcija ir jāveic divus gadus pēc tā gada. Regulas 27. un 28. pantā izklāstītos noteikumus piemēro, pamatojoties uz pieņemto pārskatīto darbības uzlabošanas plānu, un piemēro ar atpakaļejošu spēku no tā gada pirmās dienas, uz kuru attiecas pārskatītais darbības uzlabošanas plāns.

6. Atkāpjoties no 25. panta 2. punkta, dalībvalstis var nolemt noteikt 1. punktā minēto vienības likmi zemāku nekā vienības likme, kas aprēķināta saskaņā ar 25. panta 2. punktu. Tādā gadījumā tās iekļauj šo samazināto vienības likmi pārskatu tabulās par vienības likmju aprēķināšanu saskaņā ar veidni, kas dota IX pielikuma 2. tabulā. Radušos ieņēmumu starpību neatgūst no gaisa telpas izmantotājiem.

30. pants

Vienības likmju pārredzamība

1. Dalībvalstis, saskaņojot rīcību, līdz katra gada 1. augustam apspriežas ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem un attiecīgā gadījumā lidostu ekspluatantiem un lidostu koordinatoriem par pamatelementiem, kas attiecas uz šīs regulas īstenošanu, kā noteikts XII pielikuma 2. punktā. Šīs apspriešanās var veikt vienlaikus ar apspriešanās, kas minēta 24. panta 3. punktā.

Dalībvalstis nodrošina IX pielikumā prasītās pārskatu tabulas un informāciju apspriešanās iesauktajiem subjektiem vismaz trīs nedēļas pirms minētās apspriedes.

2. Dalībvalstis sniedz Komisijai 1. punkta otrajā daļā minēto informāciju tajā pašā dienā, kad to sniedz apspriedēs iesauktajiem subjektiem. Dalībvalstis informē Komisiju par minētās apspriešanās iznākumu.

31. pants

Maksājumu aprēķināšana

1. Maršruta maksājums, ko piemēro konkrētajam lidojumam konkrētajā maršruta tarifkācijas zonā, ir vienāds ar šai maršruta tarifkācijas zonai noteiktās vienības likmes un šim lidojumam noteikto maršruta pakalpojuma vienību skaita reizinājumu.

2. Termināla maksājums, ko piemēro konkrētajam lidojumam konkrētajā maršruta tarifkācijas zonā, ir vienāds ar šai maršruta tarifkācijas zonai noteiktās vienības likmes un šim lidojumam noteikto termināla pakalpojuma vienību skaita reizinājumu.

Termināla maksājumu aprēķināšanas nolūkā pieņem, ka lidmašīnas nolaišanās un pacelšanās ir viens lidojums. Vienība, kas tiek skaitīta, ir vai nu ielidojošais, vai izlidojošais reiss.

3. Dalībvalstis no maršruta maksājumiem atbrīvo šādus lidojumus:

- a) lidojumus, ko veic gaisa kuģis, kura maksimālā atļautā pacelšanās masa nepārsniedz divas tonnas;
- b) jauktos VFR/IFR lidojumus tarifkācijas zonās, kurās tos veic tikai un vienīgi VFR režīmā un kurās VFR lidojumiem nepiemēro maršruta maksājumus;

- c) lidojumus, ko veic tikai un vienīgi, lai oficiālā norīkojumā pārvadātu valdošos monarhus un viņu tiešos ģimenes locekļus, valsts vadītājus, valdības vadītājus un valdības ministrus, ja tas ir pamatots ar atbilstīgu statusa rādītāju vai piezīmi lidojuma plānā, ka šis lidojums tiek veikts vienīgi šādā nolūkā;
- d) atbilstīgās kompetentās iestādes apstiprinātus glābšanas un meklēšanas lidojumus.
4. Dalībvalstis no maršruta maksājumiem var atbrīvot šādus lidojumus:
- a) militāros lidojumus, ko veic dalībvalsts vai trešās valsts gaisa kuģis;
- b) mācību lidojumus, ko veic vienīgi attiecīgās dalībvalsts gaisa telpā un tikai un vienīgi ar mērķi iegūt apliecību vai – lidojuma apkalpes gadījumā – kvalifikācijas atzīmi, ja šis fakts ir apstiprināts ar atbilstīgu norādi lidojuma plānā, ka šis lidojums tiek veikts vienīgi šādā nolūkā;
- c) lidojumus, ko veic tikai un vienīgi, lai pārbaudītu vai izmēģinātu iekārtas, kuras izmanto vai kuras paredzēts izmantot kā aeronavigācijas virszemes palīg līdzekļus, 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.
5. Dalībvalstis 3. un 4. punktā minētos lidojumus var atbrīvot no termināla maksājumiem.
6. Dalībvalstis sedz izmaksas par pakalpojumiem, ko aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji ir snieguši lidojumiem, kuri ir atbrīvoti no maršruta maksājumiem un termināla maksājumiem saskaņā ar 3., 4. vai 5. punktu.

32. pants

Aeronavigācijas maksājumu pielāgošana

1. Dalībvalstis var nediskriminējošā un pārredzamā veidā pielāgot aeronavigācija maksājumus gaisa telpas izmanto-tājiem, lai
- a) optimizētu aeronavigācijas pakalpojumu izmantošanu;
- b) samazinātu lidojumu ietekmi uz vidi;
- c) mazinātu tīkla pārslodzes līmeni noteiktā teritorijā vai konkrētā maršrutā noteiktos laikos;
- d) paātrinātu SESAR ATM spēju ieviešanu, gaidot Regulas Nr. 550/2004 15.a panta 3. punktā minētajos kopprojektos noteikto laika posmu, jo īpaši nolūkā stimulēt gaisa kuģu aprīkošanu ar šajos kopprojektos iekļautajām sistēmām.

Dalībvalstis nodrošina, ka šā punkta a), b) un c) apakšpunktā minēto maksājumu pielāgošana neradīs aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam nekādas vispārējas gada ieņēmumu izmaiņas salīdzinājumā ar situāciju, ja maksājumi netiktu pielāgoti. Pārmērīgi vai nepietiekami atgūtie līdzekļi rada vienības likmes korekciju (n+2). gadā.

2. Aeronavigācijas maksājumus pielāgo, ņemot vērā maršruta maksājumu un/vai termināla maksājumu.

Pirms maksājumu pielāgošanas dalībvalstis par paredzēto pielāgošanu apspriežas ar gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem un attiecīgajiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem.

3. Valstu uzraudzības iestādes uzrauga, vai aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji pareizi īsteno aeronavigācijas maksājumu pielāgošanu, un ziņo saskaņā ar 37. panta 1. punktu.

33. pants

Maksājumu iekasēšana

1. Dalībvalstis var iekasēt maksājumus kā vienotu maksājumu par katru lidojumu. Ja maksājumus aprēķina un iekasē reģionāli, norēķinu valūta var būt euro, un administratīvās vienības likmi par izmaksu rēķinu sagatavošanu un iekasēšanu var pievienot attiecīgajai vienības likmei.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka to vārdā iekasētās summas izmanto, lai segtu atbilstīgi šās regulas noteikumiem aprēķinātās izmaksas.
3. Gaisa telpas izmantotāji nekavējoties un pilnā apmērā apmaksā visus aeronavigācijas maksājumus, kas radušies saskaņā ar šo regulu.
4. Dalībvalstis nodrošina, ka vajadzības gadījumā tiek piemēroti efektīvi un samērīgi izpildes pasākumi aeronavigācijas maksājumu iekasēšanai. Šie pasākumi var būt pakalpojumu sniegšanas atteikums, gaisa kuģa aizturēšana vai citi izpildes pasākumi saskaņā ar attiecīgās dalībvalsts tiesību aktiem.

VII NODAĻA

ĪPAŠI NOTEIKUMI

34. pants

Vienkāršotā tarifikācijas sistēma

1. Ņemot vērā 2. punktā minētos nosacījumus, dalībvalstis var nolemt izstrādāt un piemērot vienkāršotu tarifikācijas sistēmu visam pārskata periodam attiecībā uz:
 - a) vienu vai vairākām maršruta tarifikācijas zonām un vienu vai vairākām termināla tarifikācijas zonām;
 - b) vienu vai vairākiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kas sniedz pakalpojumus a) apakšpunktā minētajā(-ās) zonā(-ās).
2. Dalībvalstis var nolemt izstrādāt un piemērot 1. punktā minēto vienkāršoto tarifikācijas sistēmu tikai tad, ja ir izpildīti visi šādi nosacījumi:
 - a) ar Komisijas lēmumu, kas pieņemts saskaņā ar 14. panta 2. punktu, 15. panta 2. punktu vai 15. panta 4. punktu, ir apstiprināts, ka darbības uzlabošanas mērķi, kurus dalībvalsts noteikusi darbības uzlabošanas plāna projektā, kas minēts 12. pantā, atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem;
 - b) darbības uzlabošanas mērķi attiecībā uz galvenajām darbības jomām “drošība”, “veiktspēja” un “vide” ir izpildīti trijos gados pirms 12. pantā minētā darbības uzlabošanas plāna projekta pieņemšanas;
 - c) darbības uzlabošanas plānā ir iekļauta 11. pantā prasītā stimulu shēma saistībā ar veiktspējas mērķiem;
 - d) ir bijusi apspriešanās ar attiecīgajiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un gaisa telpas izmantotājiem par paredzēto lēmumu, un gaisa telpas izmantotāji, kas pārstāv vismaz 65 % no IFR lidojumiem, kuri tiek veikti gaisa telpā, kurā attiecīgā viena vai vairākas dalībvalstis ir atbildīgas par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu, piekrīt paredzētajam lēmumam.
3. Ja dalībvalstis ir nolēmušas izstrādāt un piemērot vienkāršoto tarifikācijas sistēmu saskaņā ar 2. punktu, tās nepiemēro:
 - a) satiksmes riska dalīšanas mehānismu, kas minēts 11. panta 2. punktā un 27. pantā. Nepiemērojot satiksmes riska dalīšanas mehānismu, satiksmes risku tādējādi pilnībā uzņemas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs;
 - b) šīs regulas 28. panta 4.–6. punktā izklāstītos noteikumus, kas attiecas uz izmaksu riska dalīšanas mehānismu;
 - c) pārmērīgi vai nepietiekami atgūtos līdzekļus, kas rodas, pielāgojot aeronavigācijas maksājumus saskaņā ar 32. pantu.Aprēķinot vienības likmes, joprojām ņem vērā pārneseumus no iepriekšējiem gadiem pirms pārskata perioda, uz kuru attiecas vienkāršotā tarifikācijas sistēma.
4. Ja dalībvalstis nolemj izstrādāt un piemērot vienkāršoto tarifikācijas sistēmu saskaņā ar 2. punktu, tās norāda un pamato savu lēmumu darbības uzlabošanas plānā saskaņā ar II pielikuma 1.7. punktu.

35. pants

Termināla aeronavigācijas pakalpojumi un CNS, MET un AIS pakalpojumi un ATM datu pakalpojumi, kuriem piemērojami tirgus nosacījumi

1. Pamatojoties uz šā panta noteikumiem, dalībvalstis pārskata periodā vai pirms tā sākuma var nolemt, ka dažiem vai visiem termināla aeronavigācijas pakalpojumiem, CNS, MET un AIS pakalpojumiem vai gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) datu pakalpojumiem, kas tiek sniegti to tarifikācijas zonās, kuras izveidotas saskaņā ar 21. pantu, tiek piemēroti tirgus nosacījumi.

2. Ja viena vai vairākas dalībvalstis nolemj piemērot 1. punktā izklāstīto noteikumu nākamajā pārskata periodā vai attiecīgi kārtējā pārskata perioda atlikušajā daļā un attiecībā uz konkrētajiem pakalpojumiem, tās nedrīkst:
- a) piemērot izmaksu efektivitātes mērķvērtības, tostarp noteikt aprēķinātās izmaksas galvenajiem darbības rādītājiem, kas norādīti I pielikuma 2. iedaļas 4.1. punktā;
 - b) piemērot satiksmes riska dalīšanas mehānismu un izmaksu dalīšanas mehānismu saskaņā ar 27. un 28. pantu;
 - c) noteikt finanšu stimulus attiecībā uz galvenajām darbības jomām "veiktspēja" un "vide" saskaņā ar 11. pantu;
 - d) aprēķināt termināla maksājumus saskaņā ar 31. panta 2. punktu;
 - e) noteikt termināla vienības likmes saskaņā ar 29. pantu;
 - f) piemērot apspriešanās prasības, kas noteiktas 24. panta 3. punktā.

Šā punkta d), e) un f) apakšpunktu piemēro tikai termināla aeronavigācijas pakalpojumiem.

Ja pārskata periodā dalībvalsts nolemj piemērot 1. punktā izklāstīto noteikumu, tā arī pārskata savu darbības uzlabošanas plānu saskaņā ar 18. panta 1. punktu attiecībā uz attiecīgajiem pakalpojumiem.

3. Dalībvalsts lemj piemērot 1. punktā izklāstīto noteikumu tikai pēc tam, kad ir veikti visi šādi pasākumi:
- a) tās valsts uzraudzības iestāde, pamatojoties uz sīki veiktu novērtējumu saskaņā ar X pielikumā norādītajiem nosacījumiem, ir konstatējusi, ka attiecīgie pakalpojumi ir sniedzami saskaņā ar tirgus nosacījumiem;
 - b) tā ir apspriedusies ar attiecīgajiem gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem par nodomu pieņemt šādu lēmumu un par minēto novērtējumu un attiecīgā gadījumā ir ņēmusi vērā to piezīmes;
 - c) tā ir publiskojsi paredzēto lēmumu un minēto novērtējumu;
 - d) tā ir iesniegusi savu paredzēto lēmumu un minēto novērtējumu Komisijai un saņēmusi Komisijas piekrišanu.

Attiecībā uz d) apakšpunktu dalībvalsts iesniedz minēto novērtējumu ne vēlāk kā 12 mēnešus pirms pārskata perioda sākuma vai – gadījumā, ja novērtējums tiek veikts pārskata periodā, – bez liekas kavēšanās, tiklīdz minētais novērtējums ir pabeigts. Komisija informē attiecīgo dalībvalsti par to, vai tā piekrīt, ka novērtējums ir veikts saskaņā ar X pielikumā izklāstītajiem nosacījumiem. Komisija to dara bez liekas kavēšanās. Vajadzības gadījumā Komisija attiecīgajai dalībvalstij pieprasa papildu informāciju, ko minētā dalībvalsts sniedz bez liekas kavēšanās.

4. Ja dalībvalsts nolemj piemērot 1. punktā izklāstīto noteikumu, tās valsts uzraudzības iestāde regulāri novērtē, vai joprojām tiek izpildīti X pielikumā izklāstītie nosacījumi.

Ja valsts uzraudzības iestāde konstatē, ka šie nosacījumi vairs netiek izpildīti, dalībvalsts bez liekas kavēšanās atsauc savu lēmumu, kad ir izpildījusi visus 3. punkta b), c) un d) apakšpunktā minētos pasākumus.

Pēc minētā lēmuma atsaukšanas dalībvalsts nākamajā pārskata periodā vai attiecīgi kārtējā pārskata perioda atlikušajā posmā attiecīgajiem pakalpojumiem 2. punkta pirmajā daļā uzskaitītos izņēmumus nepiemēro. Ja minētais lēmums tiek atsaukts pārskata periodā, attiecīgā dalībvalsts pārskata arī savu darbības uzlabošanas plānu saskaņā ar 18. panta 1. punktu.

5. Ja pakalpojumi, kuriem piemērojams 1. punktā izklāstītais noteikums, tiek sniegti kopīgajā tarifkācijas zonā, kas izveidota saskaņā ar 21. panta 4. punktu, attiecīgās dalībvalstis var nolemt, ka attiecībā uz dažu vai visu šo pakalpojumu sniegšanu tirgus nosacījumus piemēro tikai kopīgi. Tādā gadījumā tās kopīgi nodrošina, ka tiek ievērotas šajā pantā izklāstītās prasības.

6. Ja dalībvalsts nolemj piemērot 1. punktā izklāstīto noteikumu, tā iesniedz Komisijai XI pielikumā norādīto informāciju katra pārskata perioda pirmajā gadā. Komisija šo informāciju nedara publiski pieejamu.

VIII NODAĻA

INFORMĀCIJAS SNIEGŠANA, UZRAUDZĪBA UN INFORMĀCIJAS PUBLICĒŠANA

36. pants

Informācijas sniegšana

1. Lai veiktu uzraudzību saskaņā ar 37. pantu, valstu uzraudzības iestādes, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, lidostu ekspluatanti, lidostu koordinatori, gaisa telpas izmantotāji un tīkla pārvaldnieks sniedz Komisijai VI pielikumā minētos datus saskaņā ar katrai pusei piemērojamām konkrētām prasībām, kas noteiktas minētajā pielikumā. Datus sniedz bez atbildības elektroniski.

Attiecībā uz gaisa telpas izmantotājiem – šis pants attiecas tikai uz tiem izmantotājiem, kuri Eiropas gaisa telpā veic vairāk nekā 35 000 lidojumu gadā; minēto lidojumu skaitu aprēķina kā vidējo rādītāju pēdējos trijos gados.

2. Ja 1. punktā minētās puses jau ir sniegušas dažus vai visus datus Eirokontrolei vai Eiropas Savienības Aeronavigācijas drošības aģentūrai, tām nav jāsniedz attiecīgie dati Komisijai, ja vien tās informē Komisiju par to, kādus datus tās jau ir sniegušas, kad tās minētos datus ir iesniegušas un vai tās minētos datus ir iesniegušas Eirokontrolei vai Eiropas Savienības Aeronavigācijas drošības aģentūrai.

3. Katra 1. punktā minētā puse veic nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu to datu kvalitāti, validāciju un savlaicīgu nodošanu, kuri tām ir jāsniedz saskaņā ar 1. punktu. Pēc Komisijas pieprasījuma tās sniedz informāciju par savām kvalitātes pārbaudēm un validācijas procesiem attiecībā uz minētajiem datiem.

37. pants

Uzraudzība un ziņošana

1. Valstu uzraudzības iestādes uzrauga to atbildībā esošajā gaisa telpā sniegto aeronavigācijas pakalpojumu darbību, lai novērtētu, vai tiek izpildīti darbības uzlabošanas plānos ietvertie darbības uzlabošanas mērķi.

Ja valsts uzraudzības iestāde konstatē, ka šie mērķi nav izpildīti vai pastāv to neizpildes risks, tā nekavējoties par to informē Komisiju. Lai labotu situāciju un sasniegtu darbības uzlabošanas plānā noteiktos mērķus, attiecīgā dalībvalsts vai valsts uzraudzības iestāde bez liekas kavēšanās piemēro atbilstošus noteiktos pasākumus, ņemot vērā Īstenošanas regulas (ES) 2019/123 10. panta 2. punktā minētos korektīvos pasākumus. Par minētajiem atbilstošajiem pasākumiem tās bez liekas kavēšanās paziņo Komisijai.

Ne vēlāk kā katra gada 1. jūnijā valstu uzraudzības iestādes ziņo Komisijai par šā punkta pirmajā daļā minētās uzraudzības rezultātiem iepriekšējā gadā.

2. Komisija uzrauga tīkla funkciju darbību un novērtē, vai ir izpildīti tīkla darbības uzlabošanas plānā ietvertie darbības uzlabošanas mērķi.

Ja Komisija konstatē, ka tīkla darbības uzlabošanas plānā ietvertie darbības uzlabošanas mērķi nav izpildīti vai pastāv to neizpildes risks, tā pieprasa tīkla pārvaldniekam noteikt atbilstošus pasākumus, lai labotu situāciju un sasniegtu šos mērķus. Tīkla pārvaldnieks par šiem pasākumiem bez liekas kavēšanās paziņo Komisijai.

3. Pamatojoties uz 1. punkta pēdējā daļā minētajiem ziņojumiem, 2. punktā minēto uzraudzību, ko veic pati Komisija, un saskaņā ar 36. panta 1. punktu saņemto datu analīzi, Komisija uzrauga aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanas un tīkla funkciju darbību un regulāri novērtē darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanu. Komisija informē dalībvalstis par savām uzraudzības darbībām vismaz vienu reizi gadā.

38. pants

Publicēšana

1. Dalībvalstis dara publiski pieejamu, jo īpaši izmantojot elektroniskos saziņas līdzekļus, šādu informāciju:

- a) visus lēmumus, kurus tās pieņēmušas saskaņā ar 1. panta 4. un 5. punktu;
- b) visus lēmumus, kurus tās pieņēmušas saskaņā ar 35. panta 3. punkta c) apakšpunktu;
- c) savus darbības uzlabošanas plāna projektus, kas minēti šīs regulas 12. pantā;
- d) savus pieņemtos darbības uzlabošanas plānus, kas minēti šīs regulas 16. pantā;
- e) savas pārskatu tabulas, kas norādītas 24., 29. un 30. pantā.

2. Tīkla pārvaldnieks dara publiski pieejamu, jo īpaši izmantojot elektroniskos saziņas līdzekļus, šādu informāciju:

- a) tīkla darbības uzlabošanas plāna projektu, kas minēts šīs regulas 19. panta 1. punktā;
- b) pieņemto tīkla darbības uzlabošanas plānu, kas minēts šīs regulas 19. panta 3. punktā.

3. Komisija dara publiski pieejamu, jo īpaši izmantojot elektroniskos saziņas līdzekļus, darbības izvērtēšanas iestādes sagatavotos pārskatus un apliecinātos dokumentus par šīs iestādes sniegto palīdzību saskaņā ar 3. pantu.

IX NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

39. pants

Valstu lēmumu pamatošana un pārsūdzēšana

Dalībvalstis nodrošina, ka lēmumi, kurus pieņēmušas to kompetentās valsts iestādes saskaņā ar šo regulu, ir pienācīgi pamatoti un tos var faktiski pārsūdzēt tiesā saskaņā ar valsts tiesību aktiem.

40. pants

Atcelšana

No 2020. gada 1. janvāra atceļ Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 un (ES) Nr. 391/2013. Tomēr šīs regulas turpina piemērot, lai īstenotu darbības uzlabošanas sistēmu un tarififikācijas sistēmu otrajā pārskata periodā.

41. pants

Stāšanās spēkā

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

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

Briselē, 2019. gada 11. februārī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
Jean-Claude JUNCKER

I PIELIKUMS

MĒRĶU NOTEIKŠANĀ IZAMANTOJAMIE GALVENIE DARBĪBAS RĀDĪTĀJI (GDR) UN UZRAUDZĪBĀ IZMANTOJAMIE RĀDĪTĀJI

1. IEDAĻA

Savienības mēroga mērķu noteikšanā izmantojamie GDR un Savienības mēroga uzraudzībā izmantojamie rādītāji

1. DROŠĪBA

1.1. Galvenie darbības rādītāji

Drošības pārvaldības efektivitātes minimālais līmenis, kas jāsasniedz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kuri sertificēti sniegt gaisa satiksmes pakalpojumus. GDR mēra šādu drošības pārvaldības mērķu īstenošanas līmeni:

- a) drošības politika un mērķi;
- b) drošības riska pārvaldība;
- c) drošības garantija;
- d) drošības veicināšana;
- e) drošības kultūra.

1.2. Uzraudzības rādītāji

- a) Tādu šķēršļu uz skrejceļa proporcija Savienības mērogā, kas ietekmē drošību; to aprēķina saskaņā ar 2. iedaļas 1.2. punkta a) apakšpunktu;
- b) tādu minimālās distancas neievērošanas gadījumu proporcija Savienības mērogā, kuri ietekmē drošību; to aprēķina saskaņā ar 2. iedaļas 1.2. punkta b) apakšpunktu.

2. VIDE

2.1. Galvenie darbības rādītāji

Ar šo GDR mēra faktiskās trajektorijas vidējo horizontālā maršruta lidojuma efektivitāti, ko aprēķina šādi:

- a) rādītājs ir divu lielumu salīdzinājums, kur viens ir faktiskās trajektorijas maršruta garums, kas iegūts no novērošanas datiem, un otrs ir sasniegtais attālums, summējot IFR lidojumus 1. pantā definētajā gaisa telpā vai šķērsojot to, turpmāk saukta "Eiropas gaisa telpa";
- b) "maršruts" ir attālums, kas nolidots ārpus 40 NM apļa ap lidostām;
- c) ja gaisa kuģis izlido no lidostas vai ielido lidostā, kas ir ārpus Eiropas gaisa telpas, šā rādītāja aprēķināšanai attiecīgi kā izejas punktu vai galapunktu izmanto izejas punktu Eiropas gaisa telpā vai izejas punktu no tās, nevis izlidošanas vai ielidošanas lidostu;
- d) ja gaisa kuģis izlido no lidostas un ielido lidostā, kas ir Eiropas gaisa telpā, bet šķērso gaisa telpu, kas nav Eiropas gaisa telpa, šā rādītāja aprēķināšanai izmanto tikai Eiropas gaisa telpas daļu;
- e) "sasniegtais attālums" ir katras gaisa telpas daļas izejas punkta un izejas punkta pozīcijas funkcija visām trajektorijas daļām. Sasniegtais attālums, ko veido šie divi punkti, ir daļa no lielā loka attāluma, ko mēra no izlidošanas punkta līdz galamērķim;
- f) šo rādītāju aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam kā vidējo rādītāju. Aprēķinot šo vidējo rādītāju, aprēķinā neņem vērā desmit augstākās un desmit zemākās vienas dienas vērtības.

2.2. Uzraudzības rādītāji

- a) Pēdējā iesniegtā lidojuma plāna trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte, ko aprēķina šādi:
 - i) divu lielumu starpība, kur pirmais ir pēdējā iesniegtā lidojuma plāna trajektorijas garums un otrais ir lielā loka attāluma atbilstošā daļa, kas summāri ir visi IFR lidojumi Eiropas gaisa telpā vai šķērsojot to;

- ii) "maršruts" ir attālums, kas nolidots ārpus 40 NM apļa ap lidostām;
 - iii) ja gaisa kuģis izlido no lidostas vai ielido lidostā, kas ir ārpus Eiropas gaisa telpas, šā rādītāja aprēķināšanai attiecīgi kā izejas punktu vai galapunktu izmanto ieejas punktu Eiropas gaisa telpā vai izejas punktu no tās, nevis izlidošanas vai ielidošanas lidostu;
 - iv) ja gaisa kuģis izlido no lidostas un ielido lidostā, kas ir Eiropas gaisa telpā, bet šķērso gaisa telpu, kas nav Eiropas gaisa telpa, šā rādītāja aprēķināšanai izmanto tikai Eiropas gaisa telpas daļu.
 - v) šo rādītāju aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam kā vidējo rādītāju. Aprēķinot šo vidējo rādītāju, aprēķinā neņem vērā desmit augstākās un desmit zemākās vienas dienas vērtības;
- b) ģsākās ierobežotās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte, ko aprēķina šādi:
- i) šis rādītājs ir divu lielumu starpība, kur viens ir lidojuma plānošanai pieejamā ģsākā ierobežotās trases maršruta garums, kas aprēķināts, izmantojot ceļa meklēšanas algoritmus un tīkla pārvaldnieka rīcībā esošās lidojumu plāna validācijas sistēmas, un kas ir attālums starp divu termināla manevrēšanas teritoriju izejas un ieejas punktiem, un otrs ir lielā loka attāluma atbilstošā daļa, kas iegūta, summējot visus *IFR* lidojumus, kuri tiek veikti Eiropas gaisa telpā vai to šķērso;
 - ii) šo rādītāju aprēķina, ņemot vērā gaisa telpas ierobežojumus dienās, kurās notiek militāras darbības, un dienās, kurās tās nenotiek; šie ierobežojumi tiek publicēti tīkla pārvaldnieka izdotajā maršruta pieejamības dokumentā, un nosacītā maršruta faktisko statusu laikā, kad tiek iesniegts pēdējais lidojuma plāns;
 - iii) "maršruts" ir ceļa posms ārpus 40 NM apļa ap lidostām;
 - iv) ja gaisa kuģis izlido no lidostas vai ielido lidostā, kas ir ārpus Eiropas gaisa telpas, šā rādītāja aprēķināšanai attiecīgi kā izejas punktu vai galapunktu izmanto ieejas punktu Eiropas gaisa telpā vai izejas punktu no tās, nevis izlidošanas vai ielidošanas lidostu;
 - v) ja gaisa kuģis izlido no lidostas un ielido lidostā, kas ir Eiropas gaisa telpā, bet šķērso gaisa telpu, kas nav Eiropas gaisa telpa, šā rādītāja aprēķināšanai izmanto tikai Eiropas gaisa telpas daļu;
 - vi) šo rādītāju aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam kā vidējo rādītāju. Aprēķinot šo vidējo rādītāju, aprēķinā neņem vērā desmit augstākās un desmit zemākās vienas dienas vērtības;
- c) rezervētās vai nošķirtās gaisa telpas izmantošanas efektivitāte, ko aprēķina kā divu lielumu attiecību, kur viens ir sākotnējais pieprasītais laiks, kas piešķirts rezervācijai vai nošķiršanai no vispārējās gaisa satiksmes, un otrs ir galīgais piešķirtais laiks, ko izmanto darbībai, kuras veikšanai ir nepieciešama šī nošķiršana vai rezervācija. Šo rādītāju aprēķina visiem gaisa telpas piešķirumiem, par kuriem ir paziņots tīkla pārvaldniekam;
- d) plānošanas intensitāte, izmantojot pieejamās gaisa telpas struktūras, tostarp rezervēto vai nošķirto gaisa telpu un nosacītos maršrutus, ko vispārējai gaisa satiksmei aprēķina kā divu lielumu attiecību, kur viens ir gaisa kuģa lidojuma plāni, kas iesniegti ar šādu gaisa telpas struktūru starpniecību, un otrs ir ar šo gaisa telpas struktūru starpniecību iespējamo plānoto gaisa kuģu skaits;
- e) vispārējai gaisa satiksmei pieejamo gaisa telpas struktūru, tostarp rezervēto vai nošķirto gaisa telpu un nosacīto maršrutu, izmantošanas ģpatsvars, ko aprēķina kā divu lielumu attiecību, kur viens ir gaisa kuģis, kas lido, izmantojot šīs gaisa telpas struktūras, un otrs ir tādu gaisa kuģu skaits, attiecībā uz kuriem varētu plānot, ka tie varētu izmantot šīs gaisa telpas struktūras.

3. VEIKTSPĒJA

3.1. Galvenie darbības rādītāji

Maršruta *ATFM* kavēšanās minūtes vidēji katrā lidojumā, kas attiecināmas uz aeronavigācijas pakalpojumiem un ko aprēķina šādi:

- a) maršruta *ATFM* kavēšanās ir tīkla pārvaldnieka aprēķināts kavējums, kas izteikts kā starpība starp prognozēto pacelšanās laiku un tīkla pārvaldnieka noteikto aprēķināto pacelšanās laiku;

b) saistībā ar šo rādītāju:

“prognozētais pacelšanās laiks” ir prognozētais gaisa kuģa gaisā pacelšanās laiks, ko aprēķinājis tīkla pārvaldnieks un kura pamatā ir jaunākais provizoriskais bremžu paliktņu noņemšanas laiks vai bremžu paliktņu noņemšanas laika mērķvērtība attiecībā uz tām lidostām, kurās tiek izmantotas lidostu saskaņotas lēmumu pieņemšanas procedūras, plus prognozētais manevrēšanas laiks, ko aprēķinājis tīkla pārvaldnieks;

“aprēķinātais pacelšanās laiks” ir laiks, ko piešķiris tīkla pārvaldnieks lidojuma dienā, piešķirot taktisko laika nišu, kurā pēc aprēķiniem gaisa kuģim ir jāpaceļas gaisā;

“prognozētais manevrēšanas laiks” ir provizoriskais laiks no bremžu paliktņu noņemšanas brīža līdz pacelšanās brīdim. Šajā aplēsē ietver rezerves laiku gaidīšanas punktā un attālinātās atleidošanas laiku, kas rada kavēšanos;

c) šis rādītājs aptver visus *IFR* lidojumus un visus *ATFM* kavēšanās iemeslus, neiekļaujot izņēmuma gadījumus;

d) šo rādītāju aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam.

3.2. Uzraudzības rādītāji

a) Atlidošanas *ATFM* kavēšanās laiks minūtēs vidēji katrā lidojumā, kas attiecināms uz termināla un lidostas aeronavigācijas pakalpojumiem un ko izraisa nolaišanās ierobežojumi galamērķa lidostā; to aprēķina šādi:

i) šis rādītājs ir ienākošā *IFR* lidojuma vidējā atlidošanas *ATFM* kavēšanās;

ii) šis rādītājs aptver visus *IFR* lidojumus, kad gaisa kuģis nolaižas galamērķa lidostā, un visus *ATFM* kavēšanās iemeslus, neiekļaujot izņēmuma gadījumus;

iii) šo rādītāju aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam;

b) to lidojumu īpatsvars, kuru maršruta *ATFM* kavēšanās pārsniedz 15 minūtes; to aprēķina šādi:

i) maršruta *ATFM* kavēšanās, kas aprēķināta saskaņā ar 3.1. punkta a) apakšpunktu;

ii) šis rādītājs aptver visus *IFR* lidojumus un visus *ATFM* kavēšanās iemeslus, neiekļaujot izņēmuma gadījumus;

iii) šo rādītāju aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam;

c) visu veidu ar izlidošanu saistīto kavējumu vidējais laiks minūtēs katram lidojumam; to aprēķina šādi:

i) šis rādītājs ir vidējais kavēšanās rādītājs, kas attiecas uz:

— kavējumiem, kuri radušies lidsabiedrības darbības dēļ,

— maršruta *ATFM* kavēšanos, par ko ziņojuši gaisa telpas izmantotāji,

— reakcijas (negaidītu) kavēšanos,

— lidostas darbības kavēšanos, tostarp *ATFM* lidostas kavēšanos, par ko ziņojuši gaisa telpas izmantotāji un ko radījis regulējums, pamatojoties uz satiksmes intensitāti, kuras atsaucis atrašanās vieta ir klasificēta kā lidlauka zona vai lidlauks;

ii) šis rādītājs aptver visus *IFR* lidojumus un to aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam.

4. IZMAKSU EFEKTIVITĀTE

4.1. Galvenie darbības rādītāji

Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu vidējo Savienības mēroga aprēķināto vienības izmaksu (*DUC*) ikgadējās izmaiņas, kuras aprēķina šādi:

a) šo rādītāju izsaka procentos, un tas ataino maršruta aeronavigācijas pakalpojumu Savienības mēroga *DUC* ikgadējās vidējās izmaiņas, sākot no bāzes līnijas vērtības, kas minēta 9. panta 4. punkta a) apakšpunktā;

- b) šo rādītāju aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam;
- c) maršruta aeronavigācijas pakalpojumu Savienības mēroga *DUC* vidējais rādītājs ir divu lielumu attiecība, kur viens ir maršruta aprēķinātās izmaksas un otrs ir maršruta prognozētā satiksme, ko izsaka maršruta pakalpojumu vienībās un paredz Savienības līmenī attiecībā uz katru pārskata perioda gadu, kā atspoguļots Komisijas pieņemumos par Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu izvirzīšanu saskaņā ar 9. panta 3. punktu;
- d) maršruta aeronavigācijas pakalpojumu Savienības mēroga *DUC* vidējo rādītāju aprēķina euro valūtā un reālajā izteiksmē.

4.2. Uzraudzības rādītāji

faktiskās vienības izmaksas, kas radušās gaisa telpas izmantotājiem atsevišķi par maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem un termināla aeronavigācijas pakalpojumiem Savienības mērogā un ko aprēķina šādi:

- a) šo rādītāju aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam kā katras dalībvalsts aeronavigācijas pakalpojumu un 25. panta 2. punktā minētās korekcijas tam gadam *DUC* summas vidējo svērto vērtību;
- b) šo rādītāju izsaka euro valūtā un nominālajā izteiksmē.

2. IEDAĻA

GDR, ko izmanto mērķu noteikšanai vietējā līmenī, un rādītāji, ko izmanto uzraudzībai vietējā līmenī

1. DROŠĪBA

1.1. Galvenais darbības rādītājs

Drošības pārvaldības efektivitātes līmenis saskaņā ar 1. iedaļas 1.1. punktu.

Saistībā ar šo rādītāju "vietējs" nozīmē aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju līmeni.

1.2. Uzraudzības rādītāji

- a) Šķēršļu uz skrejceļa proporcija lidostās, kas atrodas dalībvalstī; to aprēķina, šādu gadījumu, kas ietekmē drošību un kas ir notikuši minētajās lidostās, kopskaitu dalot ar *IFR* un *VFR* kustību kopskaitu minētajās lidostās.
- b) Minimālās distances neievērošanas gadījumu proporcija dalībvalsts visu kontrolējamo gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību gaisa telpā; to aprēķina, minimālās distances neievērošanas gadījumu, kuri ietekmē drošību un ir notikuši minētajā gaisa telpā, kopskaitu dalot ar kontrolēto lidojumu stundu kopskaitu šajā gaisa telpā.
- c) Šķēršļu uz skrejceļa gadījumu proporcija lidostā; to aprēķina, tādu šķēršļu uz skrejceļa gadījumu kopskaitu, ko izraisījuši gaisa satiksmes pakalpojumi vai *CNS* pakalpojumi un kas ietekmē drošību un notikuši minētajā lidostā, dalot ar *IFR* un *VFR* kustību kopējo skaitu minētajā lidostā.
- d) Minimālās distances neievērošanas gadījumu proporcija gaisa telpā, kur aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs sniedz gaisa satiksmes pakalpojumus; to aprēķina, tādu minimālās distances neievērošanas gadījumu kopskaitu, ko izraisījuši gaisa satiksmes pakalpojumi vai *CNS* pakalpojumi un kas ietekmē drošību, dalot ar kontrolēto lidojumu stundu kopskaitu šajā gaisa telpā.
- e) Ja ir ieviestas automatizētās drošības datu reģistrēšanas sistēmas, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji savas drošības riska pārvaldības sistēmas ietvaros izmanto šīs sistēmas, lai apkopotu, uzglabātu un gandrīz reālā laika režīmā analizētu datus, kuri attiecas vismaz uz minimālās distances neievērošanas un šķēršļu uz skrejceļa gadījumiem.

Šajā punktā minētos uzraudzības rādītājus aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam.

Saistībā ar a) un c) apakšpunktā minētajiem rādītājiem apzīmējums "vietējs" nozīmē lidostas līmeni. Saistībā ar b) apakšpunktā minēto rādītāju apzīmējums "vietējs" nozīmē valsts līmeni. Saistībā ar d) apakšpunktā minēto rādītāju apzīmējums "vietējs" nozīmē aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju līmeni.

2. VIDE

2.1. Galvenais darbības rādītājs

Faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte, ko aprēķina šādi:

- a) šis rādītājs ir divu lielumu salīdzinājums, kur pirmais ir faktiskās trajektorijas maršruta garums, kuru iegūst no novērošanas datiem, un otrs ir sasniegtais attālums, ko iegūst, summējot visus *IFR* lidojumus vietējā gaisa telpā vai šķērsojot to;
- b) "maršruts" ir attālums, kas nolidots ārpus 40 NM apļa ap izlidošanas un galamērķa lidostām;
- c) ja gaisa kuģis izlido no lidostas vai ielido lidostā, kas ir ārpus vietējās gaisa telpas, šā rādītāja aprēķināšanai izmanto ieejas punktu vietējā gaisa telpā vai izejas punktu no tās;
- d) ja gaisa kuģis izlido no lidostas un ielido lidostā, kas ir vietējā gaisa telpā, bet šķērso gaisa telpu, kas nav vietējā gaisa telpa, šā rādītāja aprēķināšanai izmanto tikai vietējās gaisa telpas daļu;
- e) "sasniegtais attālums" ir izejas un ieejas punktu, lidojot no vietējās gaisa telpas un uz to, pozīcijas funkcija. Sasniegtais attālums, ko veido šie divi punkti, ir daļa no lielā loka attāluma, ko mēra no izlidošanas punkta līdz galamērķim;
- f) saistībā ar šo rādītāju apzīmējums "vietējs" nozīmē valsts līmeni vai funkcionālo gaisa telpas bloku līmeni – atkarībā no tā, kurā līmenī ir izstrādāts darbības uzlabošanas plāns;
- g) šo rādītāju aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam kā vidējo rādītāju. Aprēķinot šo vidējo rādītāju, aprēķinā neņem vērā desmit augstākās un desmit zemākās vienas dienas vērtības.

2.2. Uzraudzības rādītāji

- a) Pēdējā iesniegtā lidojuma plāna trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte, ko aprēķina vietējā līmenī šādi:
 - i) divu lielumu starpība, kur pirmais ir pēdējā iesniegtā lidojuma plāna trajektorijas garums un otrais ir lielā loka attāluma atbilstošā daļa, kas summāri ir visi *IFR* lidojumi vietējā gaisa telpā vai šķērsojot to;
 - ii) "maršruts" ir attālums, kas nolidots ārpus 40 NM apļa ap lidostām;
 - iii) ja gaisa kuģis izlido no lidostas vai ielido lidostā, kas ir ārpus vietējās gaisa telpas, šā rādītāja aprēķināšanai izmanto ieejas punktu vietējā gaisa telpā vai izejas punktu no tās;
 - iv) ja gaisa kuģis izlido no lidostas un ielido lidostā, kas ir vietējā gaisa telpā, bet šķērso gaisa telpu, kas nav vietējā gaisa telpa, šā rādītāja aprēķināšanai izmanto tikai vietējās gaisa telpas daļu;
 - v) šo rādītāju aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam kā vidējo rādītāju. Aprēķinot šo vidējo rādītāju, aprēķinā neņem vērā desmit augstākās un desmit zemākās vienas dienas vērtības;
- b) Īsākās ierobežotās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte, ko vietējā līmenī aprēķina šādi:
 - i) šis rādītājs ir divu lielumu starpība, kur viens ir lidojuma plānošanai pieejamā īsākā ierobežotās trases maršruta garums, kas aprēķināts, izmantojot ceļa meklēšanas algoritmus un tīkla pārvaldnieka rīcībā esošās lidojumu plāna validācijas sistēmas, un otrs ir sasniegtais attālums kas iegūts, summējot visus *IFR* lidojumus, kuri tiek veikti vietējā gaisa telpā vai to šķērso;
 - ii) šo rādītāju aprēķina, ņemot vērā gaisa telpas ierobežojumus, kas tiek publicēti tīkla pārvaldnieka izdotajā maršruta pieejamības dokumentā, un nosacītā maršruta faktisko statusu laikā, kad tiek iesniegts pēdējais lidojuma plāns;
 - iii) "maršruts" ir daļa, kas ir ārpus 40 NM apļa ap izlidošanas un galamērķa lidostām;

- iv) ja gaisa kuģis izlido no lidostas vai ielido lidostā, kas ir ārpus vietējās gaisa telpas, šā rādītāja aprēķināšanai izmanto ieejas punktu vietējā gaisa telpā vai izejas punktu no tās;
 - v) ja gaisa kuģis izlido no lidostas un ielido lidostā, kas ir vietējā gaisa telpā, bet šķērso gaisa telpu, kas nav vietējā gaisa telpa, šā rādītāja aprēķināšanai izmanto tikai vietējās gaisa telpas daļu;
 - vi) "sasniegtais attālums" ir izejas un ieejas punktu, lidojot no vietējās gaisa telpas un uz to, pozīcijas funkcija. Sasniegtais attālums, ko veido šie divi punkti, ir daļa no lielā loka attāluma, ko mēra no izlidošanas punkta līdz galamērķim;
 - vii) šo rādītāju aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam kā vidējo rādītāju. Aprēķinot šo vidējo rādītāju, aprēķinā neņem vērā desmit augstākās un desmit zemākās vienas dienas vērtības;
- c) papildlaiks manevrēšanas fāzē, ko vietējā līmenī aprēķina šādi:
- i) šis rādītājs ir starpība starp faktisko manevrēšanas laiku un netraucēto manevrēšanas laiku;
 - ii) netraucētais manevrēšanas laiks ir manevrēšanas laiks, kad lidostā ir zema satiksmes intensitāte ārpus sastrēgumu periodiem;
 - iii) šo rādītāju izsaka minūtēs uz katru izlidojošo reisu un aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam;
- d) papildlaiks termināla gaisa telpā, ko vietējā līmenī aprēķina šādi:
- i) šis rādītājs ir divu lielumu starpība, kur viens ir tranzītlaiķis atlidošanas secības un attāluma kontroles zonā (ASMA) un otrs ir netraucētais laiks, pamatojoties uz ASMA tranzītlaiķiem;
 - ii) netraucēto laiku, pamatojoties uz ASMA tranzītlaiķiem, aprēķina katrai lidojumu grupai, kurai ir vienādi parametri, t. i., gaisa kuģa klase, ASMA ienākšanas sektors un ielidošanas skrejceļš, un tas ir tranzītlaiķis zemas satiksmes intensitātes periodos, kad nav sastrēgumu;
 - iii) šo rādītāju izsaka minūtēs uz katru ielidojošo reisu un aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam;
 - iv) ASMA nosaka kā cilindru ar 40 NM rādiusu ap ielidošanas lidostu;
- e) tādu ielidojošo reisu īpatsvars, kuru gadījumā gaisa kuģis nolaižas, nepārtraukti samazinot augstumu (CDO); to vietējā līmenī aprēķina šādi:
- i) šis rādītājs ir divu lielumu attiecība, kur viens ir tādu ielidojošo reisu kopējais skaits, kas veic CDO no atskaites punkta, kura augstumu virs zemes nosaka valsts uzraudzības iestāde, un otrs ir ielidojošo reisu kopējais skaits;
 - ii) šo rādītāju aprēķina procentos visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam;
- f) rezervētās vai nošķirtās vietējās gaisa telpas efektīva izmantošana, ko aprēķina saskaņā ar 1. iedaļas 2.2. punkta c) apakšpunktu;
- g) plānošanas intensitāte, izmantojot pieejamās vietējās gaisa telpas struktūras, kuru aprēķina saskaņā ar 1. iedaļas 2.2. punkta d) apakšpunktu;
- h) pieejamo vietējo gaisa telpas struktūru izmantošanas intensitāte, ko aprēķina saskaņā ar 1. iedaļas 2.2. punkta e) apakšpunktu;
- i) saistībā ar a) un b) apakšpunktā minētajiem rādītājiem apzīmējums "vietējs" nozīmē valsts līmeni vai funkcionālo gaisa telpas bloku līmeni – atkarībā no tā, kādā līmenī ir izstrādāts darbības uzlabošanas plāns, tostarp gadījumos, kad gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšana tiek deleģēta, pamatojoties uz pārrobežu sadarbības nolīgumiem. Saistībā ar c) un d) apakšpunktā minētajiem rādītājiem apzīmējums "vietējs" nozīmē tādas lidostas līmeni, kas nodrošina vismaz 80 000 IFR aviotransporta kustību gadā. Saistībā ar e) apakšpunktā minēto rādītāju apzīmējums "vietējs" nozīmē lidostas līmeni. Saistībā ar f), g) un h) apakšpunktā minētajiem rādītājiem apzīmējums "vietējs" nozīmē valsts līmeni ar sīkāku iedalījumu lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centru atbildības jomas līmenī, tostarp gadījumos, kad atbildība par gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu tiek deleģēta, pamatojoties uz pārrobežu sadarbības nolīgumiem.

3. VEIKTSPĒJA

3.1. Galvenie darbības rādītāji

- a) Maršruta *ATFM* kavēšanās minūtes vidēji katrā lidojumā, kas attiecināmas uz aeronavigācijas pakalpojumiem un ko aprēķina šādi:
 - i) maršruta *ATFM* kavēšanās, kas aprēķināta saskaņā ar 1. iedaļas 3.1. punkta a) apakšpunktu;
 - ii) šis rādītājs aptver visus *IFR* lidojumus, kas šķērso vietējo gaisa telpu, un visus *ATFM* kavēšanās iemeslus, neiekļaujot izņēmuma gadījumus; tas aptver arī *IFR* lidojumus, kas šķērso citas gaisa telpas, ja piemēro kavēšanās korekcijas, pamatojoties uz kavēšanās korekciju procesu, ko īsteno pēc lidojuma un koordinē tīkla pārvaldnieks, ar kura starpniecību iesaistītās personas informē tīkla pārvaldnieku par jautājumiem, kas attiecas uz *ATFM* kavēšanās mērījumiem, klasifikāciju un piešķiršanu;
 - iii) šo rādītāju aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam;
 - iv) saistībā ar šo rādītāju apzīmējums "vietējs" nozīmē valsts līmeni vai funkcionālo gaisa telpas bloku līmeni – atkarībā no tā, kurā līmenī ir izstrādāts darbības uzlabošanas plāns;
 - v) uzraudzības nodrošināšanai, ja darbības uzlabošanas plāns ir izstrādāts funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī, šim rādītājam aprēķinātās vērtības sadala sīkāk valsts līmenī, tostarp gadījumos, kad atbildība par gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu tiek deleģēta, pamatojoties uz pārrobežu sadarbības nolīgumiem;
- b) atlidošanas *ATFM* kavēšanās laiks minūtēs vidēji katram lidojumam, kas attiecināms uz termināla un lidostas aeronavigācijas pakalpojumiem un ko vietējā līmenī aprēķina šādi:
 - i) šis rādītājs ir ielidošanas vidējā kavēšanās galamērķa lidostā, kas radusies *ATFM* regulatīvo pasākumu dēļ, uz katru ienākošo *IFR* lidojumu;
 - ii) šis rādītājs aptver visus *IFR* lidojumus, kad gaisa kuģis nolaižas galamērķa lidostā, un visus *ATFM* kavēšanās iemeslus, neiekļaujot izņēmuma gadījumus;
 - iii) šo rādītāju aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam;
 - iv) saistībā ar šo rādītāju apzīmējums "vietējs" nozīmē valsts līmeni;
 - v) lai veiktu uzraudzību, šā rādītāja vērtības sadala sīkāk lidostas līmenī.

3.2. Uzraudzības rādītāji

- a) *IFR* lidojumu, kuri iekļaujas savās *ATFM* izlidošanai paredzētajās laika nišās vietējā līmenī, īpatsvars, kas aprēķināts visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam.
- b) Minūtes vidēji attiecībā uz gaisa satiksmes vadības pirmsizlidošanas kavējumiem par katru lidojumu, ko rada pacelšanās ierobežojumi izlidošanas lidostā; vietējā līmenī aprēķina šādi:
 - i) šis rādītājs ir izejošā *IFR* lidojuma vidējā pirmsizlidošanas kavēšanās gaisa satiksmes vadības darbību dēļ;
 - ii) šis rādītājs aptver visus *IFR* lidojumus, kad gaisa kuģis paceļas izlidošanas lidostā, un aptver kavējumus attiecībā uz izlidošanu, kas rodas saistībā ar gaisa satiksmes vadības ierobežojumiem, kad gaisa kuģis ir gatavs atstāt izlidošanas platformu;
 - iii) šo rādītāju aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam.
- c) Izlidošanas aizkavējumu vidējais laiks minūtēs katram lidojumam visu iemeslu dēļ, ko aprēķina vietējā līmenī saskaņā ar 1. iedaļas 3.2. punkta c) apakšpunktu.
- d) Saistībā ar a) apakšpunktā minēto rādītāju apzīmējums "vietējs" nozīmē lidostas valsts līmeni ar sīkāku iedalījumu lidostas līmenī. Saistībā ar b) un c) apakšpunktā minēto rādītāju apzīmējums "vietējs" nozīmē tādas lidostas līmeni, kas nodrošina vismaz 80 000 *IFR* aviotransporta kustību gadā.

4. IZMAKSU EFEKTIVITĀTE

4.1. Galvenie darbības rādītāji

- a) Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās vienības izmaksas (*DUC*), ko aprēķina šādi:
- šis rādītājs ir attiecība starp maršruta aprēķinātajām izmaksām un prognozēto satiksmi tarifkācijas zonā, ko izsaka maršruta pakalpojumu vienībās; tā tiek prognozēta katram pārskata perioda gadam vietējā līmenī un to ietver darbības uzlabošanas plānos;
 - šis rādītājs ir izteikts reālajā izteiksmē un valsts valūtā;
 - šo rādītāju aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam.
- b) Termināla aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās vienības izmaksas (*DUC*), ko aprēķina šādi:
- šis rādītājs ir attiecība starp aprēķinātajām izmaksām un prognozēto satiksmi, ko izsaka termināla pakalpojumu vienībās; tā tiek prognozēta katram pārskata perioda gadam vietējā līmenī un to ietver darbības uzlabošanas plānos;
 - šis rādītājs ir izteikts reālajā izteiksmē un valsts valūtā;
 - šo rādītāju aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam.
- c) Saistībā ar a) un b) apakšpunktā minētajiem rādītājiem apzīmējums "vietējs" nozīmē tarifkācijas zonas līmeni.

4.2. Uzraudzības rādītājs

Faktiskās vienības izmaksas, kas radušās gaisa telpas izmantotājiem atsevišķi par maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem un termināla aeronavigācijas pakalpojumiem, kuras aprēķina šādi:

- šo rādītāju aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam kā aeronavigācijas pakalpojumu un 25. panta 2. punktā minēto korekciju tam gadam *DUC* summu;
- šis rādītājs ir izteikts nominālajā izteiksmē un valsts valūtā.

3. IEDAĻA

Mērķu noteikšanā izmantojamie GDR un tīkla funkciju uzraudzībā izmantojamie rādītāji

- Visi šajā iedaļā minētie rādītāji ir piemērojami ģeogrāfiskajai zonai, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā.
- DROŠĪBA

2.1. Galvenie darbības rādītāji

Tīkla pārvaldnieka drošības pārvaldības efektivitātes līmenis saskaņā ar 1. iedaļas 1.1. punktu.

2.2. Uzraudzības rādītāji

ATFM satiksmes plūsmas pārsniegums virs aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja paziņotajām sektora veiktspējas robežvērtībām, kad tiek piemēroti *ATFM* regulatīvie pasākumi; to aprēķina šādi:

- divu lielumu attiecība, kur viens ir laiks, ko vairāki lidojumi pārsniedz par vairāk nekā 10 % no aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja paziņotajām sektora veiktspējas robežvērtībām, kad tiek piemēroti *ATFM* regulatīvie pasākumi, un otrs ir kopējais laiks, kad tiek piemēroti *ATFM* regulatīvie pasākumi, un šo attiecību aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam;
- saistībā ar šo rādītāju regulēto laiku sadala stundas nogriežņos, kas pārklājas, ik pēc 20 minūšu intervāla.

3. VIDE

3.1. Galvenie darbības rādītāji

Maršruta lidojumu efektivitātes uzlabojums, ko radījusi Eiropas maršrutu tīkla plānošanas funkcija attiecībā uz pēdējo iesniegto lidojuma plāna trajektoriju un kas izteikts kā pēdējā iesniegtā lidojuma plāna trajektorijas maršruta lidojuma efektivitātes ikgadējās novirzes procentpunkti un aprēķināts saskaņā ar 1. iedaļas 2.2. punkta a) apakšpunktu.

4. VEIKTSPĒJA

4.1. Galvenie darbības rādītāji

- a) Procentuāla daļa no maršruta *ATFM* kavēšanās ietaupījuma, kas radies, piemērojot saskaņotas lēmumu pieņemšanas tīkla procedūras un tīkla pārvaldnieka ekspluatācijas centra darbības, atbilstoši kopējam ikgadējam maršruta *ATFM* kavēšanās ietaupījumam, kur maršruta *ATFM* kavēšanās ietaupījumu aprēķina saskaņā ar 1. iedaļas 3.1. punktu.
- b) Procentuāla daļa no ielidošanas *ATFM* kavēšanās ietaupījuma, kas radies, piemērojot saskaņotas lēmumu pieņemšanas tīkla procedūras un tīkla pārvaldnieka ekspluatācijas centra darbības, atbilstoši kopējam ielidošanas *ATFM* kavēšanās ietaupījumam, kur ielidošanas *ATFM* kavēšanos aprēķina saskaņā ar 1. iedaļas 3.2. punkta a) apakšpunktu.

4.2. Uzraudzības rādītāji

- a) Ikgadējais to *IFR* lidojumu īpatsvars, kuros *ATFM* kavēšanās ir ilgāka par 15 minūtēm.
- b) Vidēji kalendārajā gadā tādu *ATFM* regulatīvo pasākumu skaits dienā, kas katrs rada mazāk nekā 200 minūšu kavēšanos.
- c) Vidēji kalendārajā gadā maršruta *ATFM* kavējumi nedēļas nogalēs, kas izteikti kavējuma minūtēs uz katru lidojumu.
- d) Ar pirmo rotāciju saistīto kavējumu īpatsvars gadā, kas rodas veiktspējas un personāla ierobežojumu dēļ, lai sākotnēji atlasītu lidojuma rajona gaisa satiksmes vadības centrus/lidostas, kurām ir nozīmīgākais iespējamais kavēšanās samazinājums, kā to katru gadu identificējis tīkla pārvaldnieks.
- e) Rezervētās vai nošķirtās gaisa telpas efektīva izmantošana, ko aprēķina saskaņā ar 1. iedaļas 2.2. punkta c) apakšpunktu.
- f) Plānošanas intensitāte, izmantojot pieejamās gaisa telpas struktūras, ko aprēķina saskaņā ar 1. iedaļas 2.2. punkta d) apakšpunktu.
- g) Pieejamo gaisa telpas struktūru izmantošanas intensitāte, ko aprēķina saskaņā ar 1. iedaļas 2.2. punkta e) apakšpunktu.

5. IZMAKSU EFEKTIVITĀTE

5.1. Uzraudzības rādītāji

Tīkla pārvaldnieka uzdevumu izpildei nepieciešamās vienības izmaksas, ko aprēķina šādi:

- a) šis rādītājs ir attiecība starp tīkla pārvaldnieka uzdevumu izpildes faktiskajām izmaksām un maršruta satiksmi, kas izteikta maršruta pakalpojumu vienībās pārskata periodā tās ģeogrāfiskās zonas līmenī, kurā tīkla pārvaldnieks veic savus uzdevumus, kas nepieciešami tīkla funkciju veikšanai;
- b) šis rādītājs ir izteikts euro valūtā un reālajā izteiksmē;
- c) šo rādītāju aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam.

II PIELIKUMS

PARAUGS, KO IZMANTO 10. PANTA 1. PUNKTĀ MINĒTO DARBĪBAS UZLABOŠANAS PLĀNU IZSTRĀDEI
VALSTS LĪMENĪ UN FUNKCIONĀLĀ GAISA Telpas BLOKA LĪMENĪ

1. IEVADS
 - 1.1. Situācijas apraksts, tostarp plāna darbības joma ģeogrāfiskā tvēruma un pakalpojumu ziņā, iesaistīto aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju saraksts un cita vispārīga informācija saistībā ar darbības uzlabošanas plānu.
 - 1.2. Regulas 10. panta 2. punkta f) un g) apakšpunktā minētās satiksmes prognozes, kas izteiktas kā *IFR* kustības un pakalpojumu vienības un ir pamats darbības uzlabošanas plāna izstrādei, pamatojoties uz Eirokontroles Statistikas un prognožu dienesta (*STATFOR*) bāzes prognozēm. Ja prognozes atšķiras no *STATFOR* bāzes prognozēm, dokumentē iemeslus, pamatojoties uz kuriem izmanto citu 10. panta 2. punkta f) un g) apakšpunktā minēto prognozi, un dokumentē šo prognožu izmantošanas pamatojumu.
 - 1.3. Apraksts par iznākumu, kas gūts apspriedēs ar ieinteresētajām personām par darbības uzlabošanas plāna projektu, tostarp par to, kuros punktos vienošanās ir panākta un kuros nav, kā arī par šo domstarpību iemesliem.
 - 1.4. To lidostu saraksts, kurām piemērojama darbības uzlabošanas sistēma un tarififikācijas sistēma, kā arī katras lidostas vidējais *IFR* aviotransporta kustību skaits gadā.
 - 1.5. Attiecīgā gadījumā to pakalpojumu saraksts, kurus sniedz, pamatojoties uz tirgus nosacījumiem saskaņā ar 35. pantu.
 - 1.6. Attiecībā uz darbības uzlabošanas plāniem, kas pieņemti funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī, – darbības uzlabošanas plānu izstrādes un pieņemšanas procesa apraksts.
 - 1.7. Norāde, vai tiek piemērota 34. pantā minētā vienkāršotā tarififikācijas sistēma, un tad, ja tā tiek piemērota, apliecinājums, ka tiek izpildīti minētajā pantā izklāstītie noteikumi, kā arī vienkāršotās tarififikācijas sistēmas piemērošanas apraksts, norādot tās darbības jomu, proti, kādas tarififikācijas zonas tā aptver.
2. IEGULDĪJUMI
 - 2.1. Apraksts un pamatojums par to, kāda veida jauni un esoši ieguldījumi pamatlīdzekļos tiek plānoti pārskata periodā, kādas ir to izmaksas un kādas priekšrocības tie sniegs.
 - 2.2. Attiecībā uz 2.1. punktā minēto informāciju jo īpaši sniedz šādas ziņas:
 - a) jaunu un esošu ieguldījumu aprēķinātās amortizācijas, kapitāla un izpirkumnomas izmaksas visā pārskata periodā un par katru pārskata perioda kalendāro gadu, kā prasīts VII pielikumā;
 - b) lielu ieguldījumu apraksts un pamatojums, tostarp attiecībā uz šādiem elementiem:
 - i) katra lielā ieguldījuma kopējā vērtība;
 - ii) iegādātie vai izstrādātie aktīvi;
 - iii) informācija par to, kādas priekšrocības gaisa telpas izmantotājiem sniegs ieguldījums, un par rezultātiem, kas gūti apspriedēs ar gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem;
 - iv) attiecībā uz lieliem ieguldījumiem ATM sistēmās:
 - nošķir ieguldījumus jaunās sistēmās, esošo sistēmu pārstrādāšanā un ieguldījumus aizstāšanā,
 - pamato katra ieguldījuma atbilstību, sniedzot norādi uz Eiropas ATM ģenerālplānu, un Regulas (EK) Nr. 550/2004 15.a pantā minētos kopprojektus;
 - c) sīkāk raksturo sinerģiju, kas panākta funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī vai attiecīgā gadījumā izmantojot citas pārrobežu sadarbības iniciatīvas, jo īpaši attiecībā uz kopīgo infrastruktūru un kopīgajiem iepirkumiem.
3. VALSTS LĪMEŅA DARBĪBAS UZLABOŠANAS MĒRĶI VAI FAB DARBĪBAS UZLABOŠANAS MĒRĶI UN PASĀKUMI TO SASNIEGŠANAI
 - 3.1. Valsts līmeņa darbības uzlabošanas mērķi vai FAB darbības uzlabošanas mērķi katrā galvenajā darbības jomā, kas noteikti ar norādi uz katru I pielikuma 2. iedaļā sniegto galveno darbības rādītāju un aptver katru kalendāro gadu pārskata periodā.

- 3.2. Attiecībā uz visām galvenajām darbības jomām apraksta, kādi galvenie pasākumi darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanai ir izstrādāti valsts līmenī vai funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī.
- 3.3. Papildu informācija, kas pamato valsts līmeņa darbības uzlabošanas mērķus vai FAB darbības uzlabošanas mērķus galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte":
- a) maršruta un termināla aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās izmaksas, kas noteiktas saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 550/2004 15. panta 2. punkta a) un b) apakšpunktu un saskaņā ar šo regulu, par katru gadu pārskata periodā;
 - b) maršruta un termināla pakalpojumu vienību prognoze katram pārskata perioda gadam;
 - c) bāzes līnijas vērtības maršruta un termināla izmaksu efektivitātes mērķvērtībām, kas noteiktas 10. panta 2. punkta a) apakšpunktā, un tās metodikas apraksts un pamatojums, kuru izmanto šo vērtību aplēsēm katrā tarififikācijas zonā;
 - d) apraksts un pamatojums par to, kādi kritēriji un metodika tika izmantota izmaksu sadalīšanai pa tarififikācijas zonām un izmaksu sadalīšanai starp maršruta un termināla pakalpojumiem saskaņā ar 22. panta 5. punktu;
 - e) apraksts un pamatojums par attiecīgo aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju kapitāla ieņēmumiem, kā arī par pašu kapitāla segumu un aktīvu bāzes līmeni un sastāvu, ko izmanto, lai aprēķinātu kapitāla izmaksas, kuras iekļautas aprēķinātajās izmaksās;
 - f) ekonomisko pieņēmumu apraksts un pamatojums, tostarp:
 - pieņēmumi, pamatojoties uz kuriem tika aprēķinātas pensiju izmaksas, kas ietvertas aprēķinātajās izmaksās, tostarp atbilstošu spēkā esošu valsts pensiju noteikumu un pensiju uzskaites noteikumu apraksts, pamatojoties uz kuriem šie pieņēmumi izdarīti, kā arī informācija, vai šajos noteikumos ir sagaidāmas izmaiņas,
 - pieņēmumi par procentu likmēm aizdevumiem, ar kuriem finansē aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu, tostarp aizdevuma apmērs, ilgums un cita būtiska informācija, un skaidrojums par vidējiem svērtiem parāda procentiem, ko izmanto, lai aprēķinātu kapitāla izmaksas pirms nodokļu nomaksas un kapitāla izmaksas, kuras ietvertas aprēķinātajās izmaksās,
 - tikai informācijas nolūkos – inflācijas prognoze, pamatojoties uz Starptautiskā Valūtas fonda (SVF) patēriņa cenu indeksu (PCI),
 - korekcijas ārpus Starptautisko Finanšu sagatavošanas standartu noteikumiem, ko Savienība pieņēmusi saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1126/2008 ⁽¹⁾;
 - g) apraksts un skaidrojums par korekcijām, kas izriet no iepriekšējiem gadiem pirms attiecīgā pārskata perioda;
 - h) ar 28. panta 3. punktā minētajiem izmaksu posteņiem saistīto apstiprināto izmaksu identifikācija un klasifikācija;
 - i) attiecīgā gadījumā pārskata periodā plānotu būtisku pārstrukturēšanas pasākumu apraksts;
 - j) attiecīgā gadījumā apstiprinātās pārstrukturēšanas izmaksas no iepriekšējiem pārskata periodiem, kas jāatgūst;
 - k) pārskatu tabulas un papildu informācija, kas prasīta VII, IX un XI pielikumā un kas jāpievieno darbības uzlabošanas plānam.
- 3.4. Attiecībā uz darbības uzlabošanas plāniem, kas izstrādāti funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī, sniedz saskaņā ar I pielikuma 2. iedaļas 2.1. punktu un 3.1. punkta a) apakšpunktu izstrādāto darbības uzlabošanas mērķu sadalījumu katra tāda konkrētā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja līmenī, uz kuru attiecas darbības uzlabošanas plāns, kā arī norāda, kāds ir katra attiecīgā pakalpojumu sniedzēja ieguldījums darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanā funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī.
- 3.5. Ja nav Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķa, sniedz aprakstu un skaidrojumu, kā valsts līmeņa darbības uzlabošanas mērķi vai FAB darbības uzlabošanas mērķi veicina Eiropas ATM tīkla darbības uzlabošanu.
- 3.6. Apraksts un skaidrojums par savstarpēju atkarību un kompromisiem starp galvenajām darbības jomām, tostarp pieņēmumiem, ko izmanto, lai novērtētu šos kompromisus.
- #### 4. PĀRROBEŽU INICIATĪVAS UN SESAR ĪSTENOŠANA
- 4.1. Apraksts, kādas pārrobežu sadarbības iniciatīvas ir īstenotas vai ir plānots īstenot aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju līmenī, lai uzlabotu aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu. Identificē darbības uzlabojumus, ko sniegušas šīs iniciatīvas dažādās galvenajās darbības jomās.

⁽¹⁾ Komisijas 2008. gada 3. novembra Regula (EK) Nr. 1126/2008, ar ko pieņem vairākus starptautiskos grāmatvedības standartus saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1606/2002 (OV L 320, 29.11.2008., 1. lpp.).

4.2. Apraksts, kāda ir jaunākā un gaidāmā virzība Regulas (EK) Nr. 550/2004 15.a pantā minēto SESAR kopprojektu izstrādē, kā arī par to, kā ir mainījusies pārvaldības prakse attiecībā uz pārejas plāniem, lai mazinātu jebkādas izmaiņas, kas negatīvi ietekmē tīkla darbību.

5. SATIKSMES RISKU DALĪŠANAS PASĀKUMI UN STIMULU SHĒMAS

5.1. Attiecībā uz katru attiecīgo tarifkācijas zonu apraksta saskaņā ar 27. pantu piemērojamo satiksmes risku dalīšanas parametru definētās vērtības:

- a) identificē 27. panta 2. punktā minēto piemērojamo diapazonu un 27. panta 3. punktā minētos satiksmes riska dalīšanas galvenos parametrus;
- b) gadījumā, ja valsts uzraudzības iestāde pielāgo a) apakšpunktā minētā satiksmes riska dalīšanas mehānisma parametru vērtības saskaņā ar 27. panta 5. punktu:
 - i) sniedz satiksmes riska dalīšanas parametru definēto vērtību pamatojumu;
 - ii) sniedz aprakstu par apspriešanās procesu ar gaisa telpas izmantotājiem un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem par satiksmes riska dalīšanas parametru vērtību noteikšanu un par minētās apspriešanās iznākumu.

5.2. Attiecībā uz stimulu shēmām, kas piemērojamas pārskata periodā saskaņā ar 11. pantu:

- a) apraksta un pamato stimulu shēmu parametrus, kas noteikti saskaņā ar 11. panta 3. punktu, tostarp pamatvērtības, un attiecīgā gadījumā pamatvērtību pielāgošanas mehānismu;
- b) identificē aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējus un tarifkācijas zonas, kuriem piemēro stimulu shēmas;
- c) attiecīgā gadījumā apraksta papildu stimulu shēmas, kas minētas 11. panta 4. punktā.

6. DARBĪBAS UZLABOŠANAS PLĀNA ĪSTENOŠANA

Apraksta, kādus procesus valsts uzraudzības iestādes īsteno, lai:

- a) uzraudzītu darbības uzlabošanas plāna īstenošanu;
- b) risinātu situāciju, kad pārskata periodā mērķi nav sasniegti.

—

III PIELIKUMS

PARAUGS TĪKLA DARBĪBAS UZLABOŠANAS PLĀNAM, KAS MINĒTS 10. PANTA 5. PUNKTĀ

1. IEVADS

- 1.1. Situācijas apraksts, tostarp tīkla darbības uzlabošanas plāna darbības joma, aptvertās tīkla funkcijas, lomas un pienākumi un cita vispārīga informācija, kas attiecas uz plānu.
- 1.2. Satiksmes prognozes apraksts un makroekonomiskais scenārijs, pamatojoties uz kuru izstrādāts tīkla darbības uzlabošanas plāns.
- 1.3. Apraksta, kā tīkla darbības uzlabošanas plāns atbilst tīkla stratēģijas plānam.
- 1.4. Apraksta, kāds iznākums tika gūts ar ieinteresētām personām veiktajās apspriedēs par tīkla darbības uzlabošanas plāna projektu, tostarp to, kuros punktos vienošanās tika panākta un kuros netika un šo domstarpību iemeslus, kā arī apraksta, kāds iznākums tika gūts tīkla vadības padomes apspriedē.

2. TĪKLA PĀRVALDNIKA PIEVIENOTĀ VĒRTĪBA

Sadarbības jomas, lai atbalstītu dalībvalstu uzdevumus un darbības, funkcionālos gaisa telpas blokus, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējus, lidostas, civilās un militārās gaisa telpas izmantotājus.

Apraksta tīkla pārvaldnieka darbu, kas saistīts ar:

- a) tīkla un reģionālo darbības koncepciju izstrādi un saskaņošanu;
- b) gaisa telpas projektu izstrādi un saskaņošanu, pamatojoties uz tīkla prioritātēm, tostarp pārrobežu gaisa telpas plānošanas iniciatīvām;
- c) maršrutu tīkla un pieejamās gaisa telpas neefektīvas izmantošanas samazināšanu;
- d) uzlabotas gaisa telpas pārvaldības un gaisa satiksmes plūsmas un veiktspējas pārvaldības procesu izstrādi;
- e) saskaņotu veiktspējas plānošanu un ekspluatācijas snieguma mērīšanu;
- f) atbalstu gaisa satiksmes vadības dispečeru deficīta risināšanai visā tīklā;
- g) tehniskās jomas koordinācijas stiprināšanu, tostarp FAB līmenī, un problēmu risināšanu saistībā ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju sistēmu un jo īpaši tīkla pārvaldnieka sistēmu tehnisko savietojamību;
- h) atbalstu tīkla drošībai un vietējā drošības tīkla darbības īstenošanu, uzraudzību un uzlabošanu.

3. DARBĪBAS UZLABOŠANAS MĒRĶI, UZDEVUMI UN PASĀKUMI

3.1. Tīkla pārvaldnieka sniegums attiecībā uz drošību

- a) Tīkla pārvaldnieka darbības uzlabošanas mērķis saistībā ar drošības pārvaldības efektivitāti;
- b) apraksts, kādus pasākumus tīkla pārvaldnieks īsteno, lai sasniegtu šo mērķi;
- c) apraksts, kādus pasākumus tīkla pārvaldnieks īsteno, lai risinātu ATFM satiksmes plūsmas pārsniegumu.

3.2. Tīkla pārvaldnieka sniegums attiecībā uz izmaksu efektivitāti

- a) Apraksts, kādus pasākumus tīkla pārvaldnieks īsteno, lai uzlabotu savu izmaksu efektivitāti.

3.3. Katrai tīkla funkcijai specifiskie darbības uzlabošanas mērķi un uzdevumi

- a) Eiropas maršrutu tīkla plānošanas (ERND) funkcija:
 - i) darbības uzlabošanas mērķi galvenajam darbības rādītājam, kas noteikts I pielikuma 3. iedaļas 3.1. punktā;

- ii) apraksts un skaidrojums par pasākumiem, kuru mērķis ir sasniegt *ERND* funkcijai noteiktos darbības uzlabošanas mērķus:
 - pasākumi, kas attiecas uz efektīvas gaisa telpas struktūras plānošanu,
 - pasākumi, ko veic, lai iesaistītās ieinteresētās personas labāk izmantotu gaisa telpu,
 - pasākumi, kas attiecas uz lidojumu optimizāciju;
 - iii) citas iniciatīvas saistībā ar lidojumu efektivitāti;
- b) gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības (*ATFM*) funkcija:
- i) darbības uzlabošanas mērķi katram attiecīgajam galvenajam darbības rādītājam, kas noteikts I pielikuma 3. iedaļas 4.1. punktā;
 - ii) apraksts un skaidrojums par pasākumiem, kuru mērķis ir sasniegt *ATFM* funkcijai noteiktos darbības uzlabošanas mērķus:
 - iniciatīvas un darbības, lai samazinātu *ATFM* kavēšanos, tostarp kavēšanos nedēļas nogalēs, kavēšanos laika apstākļu dēļ, mazinātu atsevišķa lidojuma soda sankcijas, palielinātu *ATFM* efektivitāti, samazinātu reakcijas aizkavi un plūsmas pārsniegumus,
 - plāna militārā dimensija;
 - iii) citas ar veiktspēju saistītas iniciatīvas;
- c) ierobežotu resursu koordinācijas funkcijas:
- i) radiofrekvenču koordinācijas funkcija:
 - apraksts par atbalstu tīkla veiktspējai,
 - konkrētu uzdevumu apraksts;
 - ii) radiolokācijas atbildētāja kodu koordinācijas funkcija:
 - apraksts par atbalstu tīkla drošībai,
 - konkrētu uzdevumu apraksts.
4. TĪKLA DARBĪBAS UZLABOŠANAS PLĀNA ĪSTENOŠANA
- Apraksts, kādus pasākumus tīkla pārvaldnieks īsteno, lai:
- a) palīdzētu uzraudzīt tīkla darbības uzlabošanas plāna īstenošanu un ziņot par to;
 - b) risinātu situāciju, kad pārskata periodā nav sasniegti mērķi;
 - c) uzturētu sakarus ar valsts uzraudzības iestādēm.
-

IV PIELIKUMS

KRITĒRIJI VALSTS LĪMEŅA VAI FUNKCIONĀLĀ GAISA TELPAS BLOKA LĪMEŅA DARBĪBAS UZLABOŠANAS PLĀNU UN MĒRĶU NOVĒRTĒŠANAI**1. VALSTS LĪMEŅA DARBĪBAS UZLABOŠANAS MĒRĶU VAI FAB DARBĪBAS UZLABOŠANAS MĒRĶU ATBILSTĪBAS NOVĒRTĒŠANA****1.1. DROŠĪBA****Drošības pārvaldības efektivitāte**

Drošības pārvaldības efektivitātes ziņā valsts līmeņa vai FAB līmeņa darbības uzlabošanas mērķu atbilstība Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, saskaņā ar kuru katrā pārskata perioda kalendārajā gadā drošības pārvaldības efektivitātes līmenis ir vismaz vienāds ar atbilstošajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.

1.2. VIDE**Faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte**

Valsts līmeņa darbības uzlabošanas mērķu vai FAB darbības uzlabošanas mērķu atbilstība Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem katram pārskata perioda gadam, salīdzinot valsts līmeņa darbības uzlabošanas mērķus vai FAB līmeņa darbības uzlabošanas mērķus ar horizontālā maršruta lidojuma efektivitātes atsaucis vērtībām, kas noteiktas Eiropas maršrutu tīkla uzlabojumu plāna jaunākajā redakcijā, kura ir pieejama Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu pieņemšanas laikā.

Šajā punktā "horizontālā maršruta lidojuma efektivitātes atsaucis vērtība" ir faktiskās trajektorijas lidojuma efektivitātes vērtība valsts līmenī vai funkcionālā gaisa telpas bloka līmenī, ko provizorisks noteicis tīkla pārvaldnieks, lai nodrošinātu, ka ir sasniegta faktiskās trajektorijas horizontālā maršruta lidojuma efektivitātes Savienības mēroga mērķvērtība.

1.3. VEIKTSPĒJA**Vidējā maršruta ATFM kavēšanās katrā lidojumā**

Valsts līmeņa darbības uzlabošanas mērķu vai FAB darbības uzlabošanas mērķu atbilstība Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem katram pārskata perioda gadam, salīdzinot valsts līmeņa darbības uzlabošanas mērķus vai FAB līmeņa darbības uzlabošanas mērķus ar atsaucis vērtībām, kas noteiktas tīkla darbību plāna jaunākajā redakcijā, kura ir pieejama Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu pieņemšanas laikā.

1.4. IZMAKSU EFEKTIVITĀTE**Maršruta aprēķinātās vienības izmaksas**

a) Nosaka, vai tarifkācijas zonas līmenī aprēķināto vienības izmaksu tendence pārskata periodā atbilst Savienības mērogā aprēķināto vienības izmaksu tendencei tajā pašā periodā, šīs tendences izsakot procentos.

Lai aprēķinātu šīs tendences, izmanto Savienības mēroga un vietējā mēroga darbības uzlabošanas mērķvērtības un 9. panta 4. punkta a) apakšpunktā un 10. panta 2. punkta a) apakšpunktā minētās aprēķināto vienības izmaksu bāzes līnijas vērtības.

b) Tarifkācijas zonas līmenī aprēķināto vienības izmaksu tendences visā periodā, kurš aptver darbības uzlabošanas plānā ietvertu pārskata periodu un iepriekšējo pārskata periodu ("aprēķināto vienības izmaksu ilgtermiņa tendence"), atbilstība Savienības mērogā aprēķināto vienības izmaksu tendencei šajā pašā periodā, šīs tendences izsakot procentos.

Tarifkācijas zonas līmenī aprēķināto vienības izmaksu ilgtermiņa tendenci aprēķina, izmantojot faktiskās vienības izmaksas tarifkācijas zonas līmenī, kādas tās ir bijušas iepriekšējā gadā pirms attiecīgā iepriekšējā pārskata perioda sākuma.

c) Aprēķināto vienības izmaksu atbilstība: 10. panta 2. punkta a) apakšpunktā minētās aprēķināto vienības izmaksu bāzes līnijas vērtības attiecīgās tarifkācijas zonas līmenī salīdzinājums ar atbilstošo vidējo vērtību tarifkācijas zonās, kurās aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir līdzīga ekspluatācijas vide un ekonomiskā vide, kā noteikts saskaņā ar 9. panta 4. punkta c) apakšpunktu.

- d) Atkāpi no a)–c) apakšpunktā minētajiem kritērijiem var uzskatīt par nepieciešamu un samērīgu, lai:
- i) varētu sasniegt galvenās darbības jomas “veiktspēja” darbības uzlabošanas mērķus, kas noteikti valsts līmenī vai funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī, ar nosacījumu, ka atkāpe no Savienības mēroga aprēķināto vienības izmaksu tendences ir radusies vienīgi tādēļ, ka ir papildu aprēķinātās izmaksas, kas saistītas ar pasākumiem, kuri ir nepieciešami, lai sasniegtu galvenās darbības jomas “veiktspēja” darbības uzlabošanas mērķus; vai
 - ii) īstenotu pārstrukturēšanas pasākumus, kas rada 2. panta 18) punktā minētās pārstrukturēšanas izmaksas, ar nosacījumu, ka atkāpe ir radusies vienīgi dēļ minētajām izmaksām un ka darbības uzlabošanas plānā ir sniegts pierādījums, ka attiecīgie pārstrukturēšanas pasākumi sniegs gaisa telpas izmantotājiem finansiālu ieguvumu ne vēlāk kā nākamajā pārskata periodā.

2. DARBĪBAS UZLABOŠANAS PLĀNU PROJEKTU PĀRSKATĪŠANA

2.1. Pārskatāmie elementi:

- a) pasākumi, kas veicami, lai sasniegtu valsts līmeņa vai FAB darbības uzlabošanas mērķus katrā galvenajā darbības jomā, kā norādīts II pielikuma 3.2. punktā;
- b) valsts līmeņa vai FAB darbības uzlabošanas mērķi attiecībā uz atlidošanas ATFM vidējo kavēšanās laiku katrā lidojumā:
 - i) salīdzinājums ar faktiskā snieguma līmeni un tendenci pārskata periodā, kas ir bijusi pirms darbības uzlabošanas plānā ietvertā pārskata perioda;
 - ii) lidostas līmenī – snieguma salīdzinājums ar līdzīgu lidostu sniegumu;
- c) valsts līmeņa vai FAB darbības uzlabošanas mērķi attiecībā uz termināla aprēķinātajām vienības izmaksām (DUC):
 - i) salīdzinājums ar maršruta aprēķināto vienības izmaksu tendenci vietējā līmenī;
 - ii) salīdzinājums ar faktiskā snieguma līmeni un tendenci pārskata periodā, kas ir bijusi pirms darbības uzlabošanas plānā ietvertā pārskata perioda;
 - iii) lidostas līmenī – snieguma salīdzinājums ar līdzīgu lidostu sniegumu;
- d) galvenie faktori un parametri, pamatojoties uz kuriem ir noteikti valsts līmeņa vai FAB darbības uzlabošanas mērķi vai sniegums attiecībā uz izmaksu efektivitāti:
 - i) bāzes līnijas vērtības un pieņēmumi, pamatojoties uz kuriem ir noteiktas aprēķinātās izmaksas pārskata perioda pirmajam gadam, salīdzinājumā ar jaunākajām pieejamajām faktiskajām izmaksām;
 - ii) satiksmes prognozes, kas izmantotas darbības uzlabošanas plānā, un, ja prognozes atšķiras no STATFOR bāzes prognozēm, sniegtais pamatojums;
 - iii) plānotās kapitāla izmaksas attiecībā uz reglamentēto aktīvu bāzes līmeni un sastāvu, kā arī plānoto kapitāla izmaksu likme pirms nodokļiem, tostarp parāda procentu likme un peļņa no pašu kapitāla;
 - iv) jaunu un esošu ieguldījumu aprēķinātās izmaksas un sniegtais pamatojums attiecībā uz lieliem ieguldījumiem;
 - v) aprēķinātās pensiju izmaksas un pieņēmumi, pamatojoties uz kuriem veikti to aprēķini;
 - vi) pieņēmumi par procentu likmēm aizdevumiem, ar kuriem finansē aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu, tostarp aizdevuma apmērs, ilgums un cita būtiska informācija, un saskaņošana ar vidējiem svērtiem parāda procentiem, ko izmanto, lai aprēķinātu kapitāla izmaksas pirms nodokļu nomaksas un kapitāla izmaksas, kuras ietvertas aprēķinātajās izmaksās;
 - vii) metode, kas izmantota maršruta pakalpojumu un termināla pakalpojumu izmaksu sadalīšanai, un pamatojums, ja metode tika mainīta salīdzinājumā ar iepriekšējo pārskata periodu;
- e) 27. panta 2. un 3. punktā minēto satiksmes riska dalīšanas parametru vērtības un – gadījumā, ja valsts uzraudzības iestāde ir pieņēmusi šo parametru vērtības saskaņā ar 27. panta 5. punktu, – šo vērtību pamatojums;

- f) stimulu shēma(-as), kas minēta(-as) 11. pantā;
 - g) snieguma ieguvumi un sinerģija, ko devušas pārrobežu sadarbības iniciatīvas, tostarp sadarbība funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī vai ar industriālo apvienību starpniecību;
 - h) attiecībā uz 34. pantā minēto vienkāršoto tarifkācijas sistēmu piemērošanu pārbauda, vai tiek izpildīti 34. panta 2. punktā minētie kritēriji.
-

V PIELIKUMS

TĪKLA DARBĪBAS UZLABOŠANAS PLĀNA PROJEKTA NOVĒRTĒŠANAS KRITĒRIJI

- a) Tīkla darbības uzlabošanas plāna projekta pilnīgums, ņemot vērā elementus, kas nepieciešami, lai novērtētu atbilstību 10. panta 5. punktā un III pielikumā uzskaitītajām prasībām.
- b) Cik aptverošas ir tīkla pārvaldnieka veiktās darbības, lai veicinātu tīkla optimizāciju, kas aptver III pielikuma 2. punktā uzskaitītās darbības.
- c) Tīkla pārvaldnieka drošības pārvaldības efektivitātes līmeņa atbilstība Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, saskaņā ar kuru katrā pārskata perioda kalendārajā gadā drošības pārvaldības efektivitātes līmenis ir vismaz vienāds ar atbilstošajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.
- d) Lidojuma efektivitātes uzlabošanas pasākumi, ko ģenerējusi Eiropas maršrutu tīkla projekta funkcija.
- e) Maršruta *ATFM* kavēšanās ietaupījums, kas radies, piemērojot saskaņotas lēmumu pieņemšanas tīkla procedūras un tīkla pārvaldnieka ekspluatācijas centra darbības.
- f) Ielidošanas *ATFM* kavēšanās ietaupījums, kas radies, piemērojot saskaņotas lēmumu pieņemšanas tīkla procedūras un tīkla pārvaldnieka ekspluatācijas centra darbības.
- g) Uz tīkla funkciju darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanu vērsto pasākumu atbilstība, tostarp ieguldījumu un kapitāl-izdevumu atbilstība Eiropas *ATM* ģenerālplānam, Regulas (EK) Nr. 550/2004 15.a pantā un Regulā (ES) Nr. 409/2013 minētajiem kopprojektiem un attiecīgā gadījumā tīkla stratēģijas plānam.

VI PIELIKUMS

AR SNIEGUMU SAISTĪTIE DATI, KAS JĀIESNIEDZ KOMISIJAI, LAI TĀ VEIKTU DARBĪBAS SNIEGUMA UZRAUDZĪBU SASKAŅĀ AR 36. PANTA 1. PUNKTU UN 37. PANTU

1. DATI, KO IESNIEDZ VALSTU UZRAUDZĪBAS IESTĀDES
 - 1.1. Valstu uzraudzības iestādes nodrošina, ka reizi mēnesī tiek sniegti šādi dati:
 - a) dati, ko izmanto un aprēķina tīkla pārvaldnieks, kā noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/123 I un II pielikumā, tostarp lidojuma plāni vispārējai gaisa satiksmei saskaņā ar IFR noteikumiem, faktiskie maršruti, novērošanas dati, ko sniedz, pamatojoties uz 30 sekunžu ziņošanas intervālu, maršruta un ielidošanas ATFM kavējumi, atbrīvojumi no ATFM regulatīvajiem pasākumiem, ATFM laika nišu ievērošana un nosacīto maršrutu izmantošanas biežums;
 - 1.2. Valstu uzraudzības iestādes nodrošina, ka reizi gadā tiek sniegti šādi dati:
 - a) dati par drošības negadījumiem saistībā ar ATM;
 - b) informācija par ieteikumiem attiecībā uz drošību un veiktajiem korigējošajiem pasākumiem, pamatojoties uz tādu negadījumu analīzi/izmeklēšanu, kas saistīti ar ATM, saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 996/2010 ⁽¹⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 376/2014 ⁽²⁾;
 - c) informācija, ko apkopojusi aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, lidostu ekspluatanti un gaisa pārvadātāji, izmantojot automatizētās drošības datu reģistrēšanas sistēmas, ja tās pieejamas, vismaz par šķēršļu uz skrejceļa un minimālās distances neievērošanas gadījumiem;
 - d) tendences vismaz par minimālās distances neievērošanas un šķēršļu uz skrejceļa gadījumiem visu gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību līmenī.
2. DATI, KO SNIEDZ AERONAVIGĀCIJAS PAKALPOJUMU SNIEDZĒJI
 - 2.1. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji reizi gadā sniedz šādus datus:
 - a) datus, kas minēti Eirokontroles specifikācijā "Eirokontroles specifikācija ekonomiskās informācijas atklāšanai" (2008. gada 31. decembra 2.6. izdevums ar atsauci "Eurocontrol-SPEC-0117" par datu sniegšanu līdz 2013. gadam (ieskaitot) un 2012. gada 4. decembra 3.0 izdevums par datu sniegšanu, sākot no 2014. gada).

Šos datus sniedz ik gadu līdz (n+1). gada 15. jūlijam, izņemot nākotnes datus, kurus sniedz līdz (n+1). gada 1. novembrim;
 - b) informāciju, kas nepieciešama galveno darbības rādītāju uzraudzībai, un I pielikuma 2. iedaļas 1.1. un 1.2. punktā minētos uzraudzības rādītājus.

Šo informāciju iesniedz pirms katra gada 1. februāra;
 - c) informāciju par drošības atgadījumiem, kuru apkopo, izmantojot automatizētas drošības datu reģistrēšanas sistēmas, ja tādas ir pieejamas;
 - d) tendences vismaz par minimālās distances neievērošanas un šķēršļu uz skrejceļa gadījumiem visu gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību līmenī, kuras iegūst no brīvprātīgi sniegtajiem ziņojumiem un automatizētajām drošības datu reģistrēšanas sistēmām, ja tādas ir pieejamas.
 - 2.2. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji pēc pieprasījuma sniedz 4. pantā minētos datus.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 20. oktobra Regula (ES) Nr. 996/2010 par nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu civilajā aviācijā un ar ko atceļ Direktīvu 94/56/EK (OV L 295, 12.11.2010., 35. lpp.).

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 3. aprīļa Regula (ES) Nr. 376/2014 par ziņošanu, analīzi un turpmākajiem pasākumiem attiecībā uz atgadījumiem civilajā aviācijā un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 996/2010 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/42/EK, Komisijas Regulas (EK) Nr. 1321/2007 un (EK) Nr. 1330/2007 (OV L 122, 24.4.2014., 18. lpp.).

3. DATI, KO SNIEDZ LIDOSTU EKSPLUATANTI, PAR LIDOSTĀM, KURĀS IR VISMAZ 80 000 AVIOTRANSPORTA KUSTĪBU GADĀ

Lidostu ekspluatanti sniedz šādus datus:

- a) datus, kas norādīti Eirokontroles specifikācijas dokumentā "Lidostu ekspluatantu datu plūsma. Datu specifikācija" (1.0 versija, 2018).

Šos datus sniedz vienu reizi mēnesī;

- b) informāciju par drošības atgadījumiem, kuru apkopo, izmantojot automatizētas drošības datu reģistrēšanas sistēmas, ja tādas ir pieejamas.

Šo informāciju sniedz vienu reizi gadā.

4. DATI, KO SNIEDZ LIDOSTU KOORDINATORI

Lidostu koordinatori sniedz Regulas (EEK) Nr. 95/93 4. panta 8. punkta c) un d) apakšpunktā minētos datus divreiz gadā minētās regulas 6. pantā noteiktajos laika intervālos.

5. DATI, KO SNIEDZ GAISA TELPAS IZMANTOTĀJI

Gaisa telpas izmantotāji sniedz šādus datus:

- a) datus, kas norādīti Eirokontroles specifikācijas dokumentā "Gaisa pārvadātāju datu plūsma. Datu specifikācija" (1.0 versija, 2018).

Šos datus sniedz vienu reizi mēnesī;

- b) informāciju par drošības atgadījumiem, kuru apkopo, izmantojot automatizētas drošības datu reģistrēšanas sistēmas, ja tādas ir pieejamas.

Šo informāciju sniedz vienu reizi gadā.

6. DATI, KO SNIEDZ TĪKLA PĀRVALDNIIEKS

Tīkla pārvaldnieks reizi mēnesī sniedz datus, kas nepieciešami galveno darbības rādītāju uzraudzībai, un uzraudzības rādītājus, kas minēti I pielikuma 1. iedaļas 2. un 3. punktā, 2. iedaļas 2. un 3. punktā un 3. iedaļā.

VII PIELIKUMS

APRĒĶINĀTĀS UN FAKTISKĀS IZMAKSAS

1. PĀRSKATU TABULA PAR KOPĒJĀM IZMAKSĀM UN VIENĪBAS IZMAKSĀM
 - 1.1. Par katru attiecīgo struktūrvienību, kurai rodas izdevumi tarifikācijas zonā, aizpilda atsevišķu pārskatu tabulu par kopējām izmaksām un vienības izmaksām, izmantojot 1. tabulas veidni. Papildus, izmantojot 1. tabulas veidni, sagatavo konsolidēto pārskata tabulu, kurā ieraksta visu attiecīgo struktūrvienību kopsavilkuma datus attiecībā uz tarifikācijas zonu.

Attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem par katru lidostu, uz kuru attiecas šī regula, izmantojot 1. tabulas veidni, papildus aizpilda pārskatu tabulu par kopējām izmaksām un vienības izmaksām. Ja dalībvalsts ir nolēmusi piemērot šīs regulas noteikumus citām 1. panta 4. punktā minētajām lidostām, šo lidostu izmaksas var sniegt konsolidētā tabulā, izmantojot 1. tabulas veidni, izņemot attiecībā uz 1. tabulas 4.2. rindā norādītajām kopējām izmaksām, kuras ir jāsniedz par katru lidostu atsevišķi.

Ja tarifikācijas zona stiepjas pāri vairāku dalībvalstu gaisa telpai, saskaņā ar 21. panta 4. punktā minētajām konsekvences un vienveidības prasībām aizpilda kopīgu pārskata tabulu, izmantojot 1. tabulas veidni.
 - 1.2. Pārskatu tabulas par 1.1. punktā minētajām kopējām izmaksām un vienības izmaksām aizpilda darbības uzlabošanas plāna ietvaros par katru pārskata perioda kalendāro gadu, kā arī gada pārskatā norāda faktiskās izmaksas un faktiskās pakalpojumu vienības. Faktiskās pakalpojumu vienības nosaka, pamatojoties uz datiem, kurus sniedz struktūrvienība, kas sagatavo rēķinus un iekasē maksājumus. Ja šie dati ir atšķirīgi, to pienācīgi pamato papildu informācijā.

1. tabula. Kopējās izmaksas un vienības izmaksas

Tarifikācijas zonas nosaukums											
Valūta											
Struktūrvienības nosaukums											
Aprēķinātās izmaksas — darbības uzlabošanas plāns — pārskata periods						Faktiskās izmaksas — pārskata periods					
Izmaksu dati		n	n+1	n+2	n+3	n+4	n	n+1	n+2	n+3	n+4
1. Izmaksu veids (nominālajā izteiksmē)											
1.1. Personāls, tostarp pensiju izmaksas											
1.2. Citas saimnieciskās darbības izmaksas											
1.3. Amortizācija											
1.4. Kapitāla izmaksas											
1.5. Ārkārtas izmaksu posteņi											
1.6. Kopējās izmaksas											
Kopā % n/(n-1)											
2. Izmaksas pēc pakalpojumu veida (nominālajā izteiksmē)											
2.1. Gaisa satiksmes pārvaldība											
2.1. Sakari											
2.3. Navigācija											
2.4. Pārraudzība											
2.5. Meklēšana un glābšana											
2.6. Aeronavigācijas informācija											
2.7. Meteoroloģiskie pakalpojumi											
2.8. Uzraudzības izmaksas											
2.9. Citas izmaksas valsts līmenī											
2.10. Kopējās izmaksas											
Kopā % n/(n-1)											
3. Papildu informācija (nominālajā izteiksmē)											
Vidējā aktīvu bāze											
3.1. Pamatlīdzekļu neto uzskaites vērtība											
3.2. Kopējo aktīvu korekcijas											
3.3. Neto apgrozāmie līdzekļi											
3.4. Kopējā aktīvu bāze											
Kapitāla izmaksas (%)											
3.5. Kapitāla izmaksu pirmsnodokļu likme											
3.6. Pašu kapitāla atdeve											
3.7. Vidējā procentu likme parādiem											
3.8. Pašu kapitāla īpatsvars finansējumā											
Kopprojektu izmaksas											
3.9. Kopprojekti											
Jaunu un esošu ieguldījumu izmaksas											
3.10. Amortizācija											
3.11. Kapitāla izmaksas											
3.12. Izpirkumnomas izmaksas											
Eirokontroles izmaksas											
3.13. Eurokontroles izmaksas (EUR)											
3.14. Valūtas maiņas kurss (ja attiecināms)											
3.15. Eurokontroles izmaksas (valsts valūtā)											
4. Kopējās izmaksas pēc izmaksu atskaitīšanas par pakalpojumiem lidojumiem, kuriem piemēro atbrīvojumu (nominālajā izteiksmē)											
4.1. Izmaksas par VFR lidojumiem, kuriem piemēro atbrīvojumu											
4.2. Kopējās aprēķinātās/faktiskās izmaksas											
5. Izmaksu efektivitāte galvenajiem darbības rādītājiem — aprēķinātās/faktiskās vienības izmaksas (reālajā izteiksmē)											
5.1. Inflācija (%)											
5.1. Inflācijas indekss (1)											
5.3. Kopējās izmaksas reālajā izteiksmē (2)											
Kopā % n/(n-1)											
5.4. Kopējais pakalpojuma vienību skaits											
Kopā % n/(n-1)											
5.5. Vienības izmaksas reālajās cenās (3)											
Kopā % n/(n-1)											

Izmaksas un aktīvu bāzes posteņi tūkstošos; pakalpojuma vienību skaits tūkstošos

(1) Inflācijas indekss — bāze 100 atbilst vērtībai (n-3). gadā.

(2) Aprēķinātās izmaksas (darbības uzlabošanas plāns) un faktiskās izmaksas reālajā izteiksmē.

(3) Aprēķinātās vienības izmaksas (darbības uzlabošanas plāns) un faktiskās vienības izmaksas reālajā izteiksmē.

2. PAPILDU INFORMĀCIJA, KO PIEVIENO PĀRSKATU TABULĀM PAR KOPĒJĀM IZMAKSĀM UN VIENĪBAS IZMAKSĀM

2.1. Reizē ar informāciju, kura ir jāiekļauj 1.1. punktā minētajās pārskatu tabulās par kopējām izmaksām un vienības izmaksām, pirms pārskata perioda sākuma darbības uzlabošanas plāna ietvaros ir jānorāda šāda papildu informācija:

- a) tās metodes apraksts, kuru izmanto, lai sadalītu iekārtu un pakalpojumu izmaksas starp dažādiem aeronavigācijas pakalpojumiem, ņemot vērā jaunākajā grozītajā ICAO Reģionālajā aeronavigācijas plānā Eiropas reģionam (Doc 7754) iekļauto iekārtu un pakalpojumu sarakstu, un tās metodes apraksts, kuru izmanto šo izmaksu sadalījumam starp dažādām tarifkācijas zonām;
- b) tās metodes un pieņēmumu apraksts, kurus izmanto, lai noteiktu VFR lidojumiem sniegto aeronavigācijas pakalpojumu izmaksas, gadījumos, kad saskaņā ar 31. panta 3., 4. un 5. punktu VFR lidojumiem piešķir atbrīvojumus;
- c) kritēriji, ko izmanto izmaksu sadalīšanai starp termināla un maršruta pakalpojumiem saskaņā ar 22. panta 5. punktu;
- d) 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. MET pamatizmaksas aptver vispārēju analīzi un prognozes, virsmas un atmosfēras augšējo slāņu novērošanas tīklus, meteoroloģiskās sakaru sistēmas, datu apstrādes centrus, kā arī saistītās pamata pētnieciskās darbības, apmācības un administrāciju;
- e) tās metodes apraksts, kuru izmanto, lai sadalītu d) apakšpunktā minētās kopējās meteoroloģiskās izmaksas un MET pamatizmaksas attiecībā uz civilo aviāciju un starp tarifkācijas zonām;
- f) attiecībā uz katru struktūrvienību – apraksts par katra aprēķināto izmaksu posteņa sastāvu pēc veida un pēc pakalpojuma (1. tabulas 1. un 2. punkts), tostarp apraksts par galvenajiem faktoriem, kas paskaidro plānotās izmaiņas pārskata periodā;
- g) attiecībā uz katru struktūrvienību – amortizācijas izmaksu aprēķināšanai (1. tabulas 1.3. punkts) pieņemtās metodes apraksts un pamatojums: vēsturiskās izmaksas un kārtējās izmaksas, kas minētas 22. panta 4. punkta ceturtajā daļā, un – gadījumā, ja izmanto kārtējo izmaksu uzskaiti, – sniedz salīdzināmus vēsturisko izmaksu datus;
- h) attiecībā uz katru struktūrvienību – apraksts un pamatpieņēmumi par katru papildinformācijas posteni (1. tabulas 3. punkts), tostarp apraksts par galvenajiem faktoriem, kas paskaidro izmaiņas pārskata periodā;
- i) attiecībā uz katru struktūrvienību – apraksts, kādi pieņēmumi izmantoti kapitāla izmaksu aprēķināšanai (1. tabulas 1.4. punkts), tostarp aktīvu bāzes sastāvs, peļņa no pašu kapitāla, vidējie parāda procenti un aktīvu bāzes finansējuma īpatsvars no parāda un no kapitāla līdzekļiem;
- j) kopprojektu aprēķināto izmaksu apraksts (1. tabulas 3.9. punkts).

Ja pārskata periodā mainās a)–j) apakšpunktā minētie dati, par izmaiņām ziņo kopā ar informāciju, kas norādīta saskaņā ar 2.2. punktu.

2.2. Reizē ar informāciju, kura ir jāiekļauj 1.1. punktā minētajās pārskatu tabulās par kopējām izmaksām un vienības izmaksām, reizi gadā ir jānorāda šāda papildu informācija:

- a) attiecībā uz katru struktūrvienību un katru izmaksu posteni sniedz aprakstu par ziņotajām faktiskajām izmaksām un par starpību starp šīm izmaksām un aprēķinātajām izmaksām par katru pārskata perioda gadu;
- b) apraksts par ziņotajām faktiskajām pakalpojumu vienībām un par jebkādam atšķirībām starp šīm vienībām un skaitļiem, ko sniegusi struktūrvienība, kura veic norēķinus un iekasē maksājumus, kā arī par jebkādam atšķirībām starp šīm vienībām un prognozēm, kas sniegtas darbības uzlabošanas plānā, attiecībā uz katru pārskata perioda gadu;
- c) kopprojektu faktisko izmaksu sadalījums pa atsevišķiem projektiem;
- d) pamatojums par atšķirību starp aprēķinātajām un faktiskajām izmaksām saistībā ar jauniem un esošiem ieguldījumiem, kurus veikuši aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, kā arī pamatojums par atšķirību starp plānoto un faktisko datumu, kad ir jānodod ekspluatācijā šie pamatlīdzekļi, kuri tika finansēti no minētajiem ieguldījumiem, attiecībā uz katru pārskata perioda gadu;
- e) apraksts par to, kādi ieguldījumu projekti pārskata periodā tika pievienoti, atcelti vai aizstāti attiecībā uz darbības uzlabošanas plānā norādītajiem lielo ieguldījumu projektiem un kurus tika apstiprinājusi valsts uzraudzības iestāde saskaņā ar 28. panta 4. punktu.

VIII PIELIKUMS

PRASĪBAS 25. PANTĀ MINĒTO MARŠRUTA UN TERMINĀLA PAKALPOJUMU VIENĪBU APRĒĶINĀŠANAI

1. Maršruta pakalpojumu vienību aprēķināšana

- 1.1. Maršruta pakalpojumu vienības aprēķina, attiecīgā lidojuma attāluma koeficientu reizinot ar svara koeficientu. Maršruta pakalpojumu vienību summu veido ar *IFR* lidojumiem saistītās pakalpojumu vienības, kā arī ar *VFR* lidojumiem saistītās pakalpojumu vienības, ja *VFR* lidojumiem nav piemērots atbrīvojums saskaņā ar 31. panta 3., 4. un 5. punktu.
- 1.2. Attāluma koeficientu attiecībā uz konkrēto tarifikācijas zonu iegūst, ar simts dalot to kilometru skaitu, kuri nolidoti pa lielo loku no izlidošanas lidostas tarifikācijas zonā vai no ieejas punkta tarifikācijas zonā līdz ielidošanas lidostai tarifikācijas zonā vai līdz izejas punktam no tarifikācijas zonas saskaņā ar attiecīgā reisa faktiski nolidoto maršrutu, ko reģistrējis tīkla pārvaldnieks.

Attālumu, kas jāņem vērā, samazina par 20 kilometriem attiecībā uz katru pacelšanos no tarifikācijas zonas un katru nolaišanos tarifikācijas zonā.

- 1.3. Svara koeficients, ko izsaka kā decimāldaļskaitli ar divām zīmēm aiz komata, ir kvadrātsakne no dalījuma, kas iegūts, ar piecdesmit dalot tonnās izteikto gaisa kuģa maksimālo sertificēto pacelšanās masu, kas norādīts gaisa kuģu lidojumu rokasgrāmatā un izteikts kā decimāldaļskaitlis ar vienu zīmi aiz komata.
- 1.4. Ja gaisa kuģim ir vairākas maksimālās sertificētās pacelšanās masas, ir jāizmanto lielākā no tām.
- 1.5. Gaisa kuģu ekspluatanti paziņo savas flotes sastāvu un katra gaisa kuģa sertificēto maksimālo pacelšanās masu strukturāli, kas atbild par maksu iekasēšanu, ja ir notikušas izmaiņas un vismaz vienu reizi gadā.

Ja svara koeficients nav zināms, to aprēķina, ņemot vērā tāda paša gaisa kuģu tipa smagākā gaisa kuģa zināmo svaru.

- 1.6. Ja maksājumus iekasē reģionāli, dalībvalstis var pieņemt kopīgu piemērošanas kārtību.

2. Termināla pakalpojumu vienību aprēķināšana

- 2.1. Termināla pakalpojumu vienībai ir jāatbilst attiecīgā gaisa kuģa svara koeficientam.
- 2.2. Svara koeficientu, ko izsaka kā decimāldaļskaitli ar divām zīmēm aiz komata, iegūst, ar piecdesmit dalot VIII pielikuma 1.3.–1.5. punktā minēto tonnās izteikto gaisa kuģa maksimālo sertificēto pacelšanās masu 0,7 pakāpē.

IX PIELIKUMS

VIENĪBAS LIKMES

1. PĀRSKATU TABULAS PAR VIENĪBAS LIKMES APRĒĶINĀŠANU

Pārskatu tabulu par vienības likmes aprēķināšanu aizpilda katru gadu, izmantojot 2. tabulas veidni, atsevišķi par katru attiecīgo struktūrvienību, kurai rodas izdevumi tarififikācijas zonā. Papildus, izmantojot 2. tabulas veidni, katru gadu sagatavo konsolidēto pārskata tabulu, kurā ieraksta visu attiecīgo struktūrvienību kopsavilkuma datus par konkrēto tarififikācijas zonu.

2. PĀRSKATU TABULAS PAR PAPILDU INFORMĀCIJU PAR KOREKCIJĀM

Konsolidēto pārskatu tabulu attiecībā uz katru tarififikācijas zonu, kurā ietver papildu informāciju par korekcijām, aizpilda reizi gadā, izmantojot 3. tabulas veidni.

3. PĀRSKATU TABULAS PAR PAPILDU INFORMĀCIJU PAR KOPPROJEKTIEM UN PAR IEŅĒMUMIEM NO SAVIENĪBAS PALĪDZĪBAS PROGRAMMU LĪDZEKĻIEM

Konsolidēto pārskatu tabulu attiecībā uz katru tarififikācijas zonu, kurā ietver papildu informāciju par kopprojektiem un par ieņēmumiem no Savienības palīdzības programmu līdzekļiem, aizpilda reizi gadā, izmantojot 4. tabulas veidni.

2. tabula. Vienības likmes aprēķināšana

Tarifikācijas zonas nosaukums Valūta Struktūrvienības nosaukums	Pārskata periods				
	n	n+1	n+2	n+3	n+4
2.A tabula. Korekcijas attiecībā uz n. gadu					
A. Izmaksu dalīšana					
Aprēķinātās izmaksas					
1.1. Aprēķinātās izmaksas nominālajā izteiksmē, izņemot VFR. 1. tabula (22. pants)					
Inflācijas korekcijas aprēķināšana					
2.1. Aprēķinātās izmaksas, kurām veic inflācijas korekciju					
2.2. Prognozētais inflācijas indekss — 1. tabula					
2.3. Faktiskais inflācijas indekss — 1. tabula					
2.4. Faktiskais/prognozētais kopējais inflācijas indekss (%)					
2.5. Inflācijas korekcija attiecībā uz n. gadu (26. pants)					
Aprēķināto un faktisko izmaksu starpība, kā norādīts 28. panta 4., 5. un 6. punktā					
3.1. Jauni un esoši ieguldījumi (28. panta 4. punkts)					
3.3. Kompetento iestāžu un kvalificēto iestāžu izmaksas (28. panta 5. punkts)					
3.4. Eirokontroles izmaksas (28. panta 5. punkts)					
3.5. Pensiju izmaksas (28. panta 6. punkts)					
3.6. Ārdevumu procenti (28. panta 6. punkts)					
3.7. Tiesību aktu izmaiņas (28. panta 6. punkts)					
3.8. Aprēķināto un faktisko izmaksu starpība attiecībā uz n. gadu (28. panta 4., 5. un 6. punkts)					
B. Satiksmes riska dalīšana					
Satiksmes riska dalīšanas korekcija					
4.1. Aprēķinātās izmaksas, kurām piemērojama satiksmes riska dalīšana					
4.2. Novirze, kā norādīts 27. panta 2. un 5. punktā					
4.3. izmantotajiem atnāksātie papildu ieņēmumi %, kā norādīts 27. panta 3. un 5. punktā					
4.4. Ieņēmumu zaudējumi, ko sedz gaisa telpas izmantotāji %, kā norādīts 27. panta 3. un 5. punktā					
4.5. Novirze %, kā norādīts 27. panta 4. punktā					
4.6. Pakalpojuma vienību kopējā skaita prognoze (darbības uzlabošanas plāns)					
4.7. Faktiskais pakalpojuma vienību kopējais skaits					
4.8. Faktiskais/prognozētais pakalpojuma vienību kopējais skaits (%)					
4.9. Satiksmes riska dalīšanas korekcija attiecībā uz n. gadu (27. panta 2.–5. punkts)					
Satiksmes korekcijas					
5.1. Aprēķinātājām izmaksām, kurām nepiemēro satiksmes riska dalīšanu (27. panta 8. punkts)					
5.2. Korekcijas n. gada vienības likmei, kurai nepiemēro satiksmes riska dalīšanu (27. panta 9. punkts)					
5.3. Satiksmes korekcijas attiecībā uz n. gadu (27. panta 8. un 9. punkts)					
C. Finanšu stimulu shēmas attiecībā uz veiktspēju un vidi					
Korekcijas attiecībā uz finanšu stimuliem					
6.1. Finanšu stimulu attiecībā uz veiktspēju (11. panta 3. punkts)					
6.2. Finanšu stimulu attiecībā uz vidi (11. panta 4. punkts)					
6.3. Papildu finanšu stimulu attiecībā uz veiktspēju (11. panta 4. punkts)					
6.4. Finanšu stimulu attiecībā uz n. gadu (11. panta 3. un 4. punkts)					
D. Citas korekcijas					
Maksājumu pielāgošana					
7.1. Korekcija, lai nodrošinātu ieņēmumu neitralitāti maksājumu pielāgošanai n. gadā (32. panta 1. punkts)					
Vienības likmes pārskatīšana					
8.1. Pagaidu vienības likme, ko piemēro n. gadā					
8.2. Ieņēmumu starpība, kas radusies, pagaidu kārtībā piemērojot vienības likmi n. gadā (29. panta 5. punkts)					
Šķērssubsīdijas starp tarifkācijas zonām					
9.1. Šķērssubsīdijas uz (-) / no (+) citām tarifkācijas zonām attiecībā uz n. gadu					
Citi ieņēmumi					
10.1. Savienības palīdzības programmu līdzekļi (25. panta 3. punkta a) apakšpunkts)					
10.2. Valsts publiskais finansējums (25. panta 3. punkta a) apakšpunkts)					
10.3. Komerddarība (25. panta 3. punkta b) apakšpunkts)					
10.4. Ieņēmumi no līgumiem ar lidostu ekspluatantiem (25. panta 3. punkta c) apakšpunkts)					
10.5. Kopējie citi ieņēmumi attiecībā uz n. gadu (25. panta 3. punkts)					
Zemākas vienības likmes piemērošana					
11.1. Ieņēmumu zudums saistībā ar zemākas vienības likmes piemērošanu n. gadā (29. panta 6. punkts)					
12. Kopējās korekcijas attiecībā uz n. gadu					
2.B tabula. Vienības likmes aprēķināšana n. gadam (1)					
13.1. Aprēķinātās izmaksas nominālajā izteiksmē, izņemot VFR (25. panta 2. punkta a) apakšpunkts)					
13.2. Inflācijas korekcija: summa, kas pārnesta uz n. gadu (25. panta 2. punkta b) apakšpunkts)					
13.3. Satiksmes riska dalīšanas korekcija: summas, kas pārnestas uz n. gadu (25. panta 2. punkta c) apakšpunkts)					
13.4. Izmaksu starpība, kā norādīts 28. panta 4., 5. un 6. punktā: summas, kas pārnestas uz n. gadu (25. panta 2. punkta d) apakšpunkts)					
13.5. Finanšu stimulu: summas, kas pārnestas uz n. gadu (25. panta 2. punkta e) apakšpunkts)					
13.6. Maksājumu pielāgošana: summas, kas pārnestas uz n. gadu (25. panta 2. punkta f) apakšpunkts)					
13.7. Satiksmes korekcijas: summas, kas pārnestas uz n. gadu (25. panta 2. punkta g) un h) apakšpunkts)					
13.8. Citi ieņēmumi (25. panta 2. punkta i) apakšpunkts)					
13.9. Šķērssubsīdijas starp tarifkācijas zonām (25. panta 2. punkta j) apakšpunkts)					
13.10. Ieņēmumu starpība, kas radusies, pagaidu kārtībā piemērojot vienības likmi (25. panta 2. punkta k) apakšpunkts)					
13.11. Kopsumma n. gada vienības likmes aprēķināšanai					
13.12. Pakalpojuma vienību kopējā skaita prognoze n. gadam (darbības uzlabošanas plāns)					
13.13. Vienības likme n. gadam saskaņā ar 25. panta 2. punktu (valsts valūtā)					
13.14. Samazinājums saskaņā ar 29. panta 6. punktu, ja attiecināms (valsts valūtā)					
14. Vienības likme, kas piemērojama n. gadam					

Izmaksas, ieņēmumi un citas summas tūkstošos; pakalpojuma vienību skaits tūkstošos
(1) Tostarp korekcijas, kas attiecas uz iepriekšējiem pārskata periodiem (25. panta 2. punkta l) apakšpunkts).

3. tabula. Papildu informācija par korekcijām

Tarifikācijas zonas nosaukums							
Papildu informācija par korekcijām	Summas	n	n+1	n+2	n+3	n+4	Pēc pārskata
Inflācijas korekcija n. gadam							
Inflācijas korekcija (n+1). gadam							
Inflācijas korekcija (n+2). gadam							
Inflācijas korekcija (n+3). gadam							
Inflācijas korekcija (n+4). gadam							
Kopējā inflācijas korekcija (26. pants)							
Satiksmes riska dalīšana n. gadam							
Satiksmes riska dalīšana (n+1). gadam							
Satiksmes riska dalīšana (n+2). gadam							
Satiksmes riska dalīšana (n+3). gadam							
Satiksmes riska dalīšana (n+4). gadam							
Kopējā satiksmes riska dalīšanas korekcija (27. panta 2.–5. punkts)							
Ieguldījumu izmaksu starpība n. gadam							
Ieguldījumu izmaksu starpība (n+1). gadam							
Ieguldījumu izmaksu starpība (n+2). gadam							
Ieguldījumu izmaksu starpība (n+3). gadam							
Ieguldījumu izmaksu starpība (n+4). gadam							
Kopējā korekcija attiecībā uz ieguldījumu izmaksām (28. panta 4. punkts)							
Kompetento iestāžu un kvalificēto iestāžu izmaksu starpība n. gadam							
Kompetento iestāžu un kvalificēto iestāžu izmaksu starpība (n+1). gadam							
Kompetento iestāžu un kvalificēto iestāžu izmaksu starpība (n+2). gadam							
Kompetento iestāžu un kvalificēto iestāžu izmaksu starpība (n+3). gadam							
Kompetento iestāžu un kvalificēto iestāžu izmaksu starpība (n+4). gadam							
Kopējās korekcijas attiecībā uz kompetento iestāžu un kvalificēto iestāžu izmaksām (28. panta 5. punkts)							
Eirokontroles izmaksu starpība n. gadam							
Eirokontroles izmaksu starpība (n+1). gadam							
Eirokontroles izmaksu starpība (n+2). gadam							
Eirokontroles izmaksu starpība (n+3). gadam							
Eirokontroles izmaksu starpība (n+4). gadam							
Kopējās korekcijas attiecībā uz Eurokontroles izmaksām (28. panta 5. punkts)							
Pensiju izmaksu starpība n. gadam							
Pensiju izmaksu starpība (n+1). gadam							
Pensiju izmaksu starpība (n+2). gadam							
Pensiju izmaksu starpība (n+3). gadam							
Pensiju izmaksu starpība (n+4). gadam							
Kopējā korekcija attiecībā uz pensiju izmaksām (28. panta 6. punkts)							
Aizdevumu procentu starpība n. gadam							
Aizdevumu procentu starpība (n+1). gadam							
Aizdevumu procentu starpība (n+2). gadam							
Aizdevumu procentu starpība (n+3). gadam							
Aizdevumu procentu starpība (n+4). gadam							
Kopējā korekcija attiecībā uz aizdevumu procentiem (28. panta 6. punkts)							
Izmaksas saistībā ar tiesību aktu izmaiņām n. gadam							
Izmaksas saistībā ar tiesību aktu izmaiņām (n+1). gadam							
Izmaksas saistībā ar tiesību aktu izmaiņām (n+2). gadam							
Izmaksas saistībā ar tiesību aktu izmaiņām (n+3). gadam							
Izmaksas saistībā ar tiesību aktu izmaiņām (n+4). gadam							
Kopējā korekcija saistībā ar tiesību aktu izmaiņām (28. panta 6. punkts)							
Finanšu stimuli n. gadam							
Finanšu stimuli (n+1). gadam							
Finanšu stimuli (n+2). gadam							
Finanšu stimuli (n+3). gadam							
Finanšu stimuli (n+4). gadam							
Finanšu stimuli kopā (11. panta 3. un 4. punkts)							
Maksājumu pielāgošana n. gadam							
Maksājumu pielāgošana (n+1). gadam							
Maksājumu pielāgošana (n+2). gadam							
Maksājumu pielāgošana (n+3). gadam							
Maksājumu pielāgošana (n+4). gadam							
Kopējā korekcija saistībā ar maksājumu pielāgošanu (32. panta 1. punkts)							
Satiksmes korekcija n. gadam							
Satiksmes korekcija (n+1). gadam							
Satiksmes korekcija (n+2). gadam							
Satiksmes korekcija (n+3). gadam							
Satiksmes korekcija (n+4). gadam							
Kopējā satiksmes korekcija (27. panta 8. un 9. punkts)							

ieņēmumi, kas saņemti no Savienības palīdzības programmu līdzekļiem n. gadā						
ieņēmumi, kas saņemti no Savienības palīdzības programmu līdzekļiem (n+1). gadā						
ieņēmumi, kas saņemti no Savienības palīdzības programmu līdzekļiem (n+2). gadā						
ieņēmumi, kas saņemti no Savienības palīdzības programmu līdzekļiem (n+3). gadā						
ieņēmumi, kas saņemti no Savienības palīdzības programmu līdzekļiem (n+4). gadā						
Kopējie ieņēmumi, kas saņemti no Savienības palīdzības programmu līdzekļiem (25. panta 3. punkta a) apakšpunkts)						
ieņēmumi, kas saņemti no valsts publiskā finansējuma n. gadā						
ieņēmumi, kas saņemti no valsts publiskā finansējuma (n+1). gadā						
ieņēmumi, kas saņemti no valsts publiskā finansējuma (n+2). gadā						
ieņēmumi, kas saņemti no valsts publiskā finansējuma (n+3). gadā						
ieņēmumi, kas saņemti no valsts publiskā finansējuma (n+4). gadā						
Kopējie ieņēmumi, kas saņemti no valsts publiskā finansējuma (25. panta 3. punkta a) apakšpunkts)						
ieņēmumi no komercdarbības n. gadā						
ieņēmumi no komercdarbības (n+1). gadā						
ieņēmumi no komercdarbības (n+2). gadā						
ieņēmumi no komercdarbības (n+3). gadā						
ieņēmumi no komercdarbības (n+4). gadā						
Kopējie ieņēmumi no komercdarbības (25. panta 3. punkta b) apakšpunkts)						
ieņēmumi no līgumiem ar lidostu ekspluatantiem n. gadā						
ieņēmumi no līgumiem ar lidostu ekspluatantiem (n+1). gadā						
ieņēmumi no līgumiem ar lidostu ekspluatantiem (n+2). gadā						
ieņēmumi no līgumiem ar lidostu ekspluatantiem (n+3). gadā						
ieņēmumi no līgumiem ar lidostu ekspluatantiem (n+4). gadā						
Kopējie ieņēmumi no līgumiem ar lidostas operatoriem (25. panta 3. punkta c) apakšpunkts)						
ieņēmumu starpība — vienības likmes pārskatīšana n. gadam						
ieņēmumu starpība — vienības likmes pārskatīšana (n+1). gadam						
ieņēmumu starpība — vienības likmes pārskatīšana (n+2). gadam						
ieņēmumu starpība — vienības likmes pārskatīšana (n+3). gadam						
ieņēmumu starpība — vienības likmes pārskatīšana (n+4). gadam						
Kopējā ieņēmumu starpība, pagaidu kārtībā piemērojot vienības likmi (29. panta 5. punkts)						

Summas tūkstošos (valsts valūtā)

4. tabula. Papildu informācija par kopprojektiem un par ieņēmumiem no Savienības palīdzības programmu līdzekļiem, kas iedalīti konkrētai tarifikācijas zonai

Tarifikācijas zonas nosaukums

Saņemtās summas

Projekta atsauce (saskaņā ar finansēšanas līgumu)	Projekta nosaukums	Finansētā projekta vērtība tūkstošos EUR		Piešķirtā summa (saskaņā ar finansēšanas līgumu) tūkstošos EUR		Kopprojekts jā/nē	Faktiski saņemtās summas (tarifikācijas zonai) tūkstošos EUR						
		kopā	tarifikācijas zonai	kopā	tarifikācijas zonai		iepriekšējais pārskata periods	n	n+1	n+2	n+3	n+4	
Kopā tūkstošos EUR													
Kopā tūkstošos valsts valūtā													

Summas, kas atmaksātas gaisa telpas izmantotājiem no citiem ieņēmumiem

Projekta atsauce (saskaņā ar finansēšanas līgumu)	Projekta nosaukums	Summas, kas paturētas saistībā ar tarifikācijas zonas administratīvajām izmaksām, tūkstošos EUR	Kopējā atmaksājāmā summa par tarifikācijas zonu, tūkstošos EUR	Gaisa telpas izmantotājiem atmaksātās summas (tarifikācijas zona), tūkstošos valsts valūtā							
				iepriekšējais pārskata periods	n	n+1	n+2	n+3	n+4	pēc pārskata perioda	
Kopā tūkstošos EUR											
Kopā tūkstošos valsts valūtā											

4. INFORMĀCIJA, KO NORĀDA PAPILDUS PĀRSKATU TABULĀM, KAS MINĒTAS 1., 2. UN 3. PUNKTĀ

Reizē ar informāciju, kura ir jāiekļauj 1. un 2. punktā minētajās pārskatu tabulās par vienības likmes aprēķināšanu un par papildu informāciju par korekcijām, reizi gadā ir jānorāda šāda papildu informācija:

- a) apraksts un pamatojums par dažādu tarififikācijas zonu noteikšanu, īpašu uzmanību pievēršot termināla tarififikācijas zonām un iespējamām šķērssubsīdijām starp tarififikācijas zonām;
- b) apraksts par atbrīvojumu piemērošanas politiku un par finansēšanas līdzekļiem, kurus izmanto atbilstīgo izmaksu segšanai;
- c) apraksts par korekcijām, kas izriet no satiksmes riska dališanas mehānisma īstenošanas atbilstīgi 27. pantam;
- d) apraksts par tādām atšķirībām starp aprēķinātajām izmaksām un faktiskajām izmaksām n. gadā, kas radušās 28. panta 3. punktā minēto izmaksu izmaiņu dēļ, tostarp apraksts par izmaiņām, kas minētas tajā pantā;
- e) apraksts par korekcijām, kas rodas izmaksu neparedzētu izmaiņu dēļ saskaņā ar 28. panta 3.–6. punktu;
- f) apraksts par citiem ieņēmumiem, ja tādi ir, iedalot tos dažādās kategorijās, kā norādīts 25. panta 3. punktā;
- g) apraksts par 11. panta 3. un 4. punktā minēto finansiālo stimulu shēmu piemērošanu n. gadā un par to rezultātā gūtajiem finansiālajiem ieguvumiem un zaudējumiem; apraksts un skaidrojums par n. gadā piemēroto aeronavigācijas maksājumu pielāgošanu attiecīgā gadījumā saskaņā ar 32. pantu un par rezultātā gūtajām korekcijām;
- h) apraksts par korekcijām, kas attiecas uz vienības likmes pagaidu piemērošanu saskaņā ar 29. panta 5. punktu;
- i) apraksts par šķērssubsīdijām starp *maršruta* tarififikācijas zonām vai termināla tarififikācijas zonām saskaņā ar Regulas Nr. 550/2004 15. panta 2. punkta e) apakšpunktu;
- j) informācija par tādas vienības likmes piemērošanu saskaņā ar 29. panta 6. punktu, kas ir zemāka par vienības likmi, kura aprēķināta saskaņā ar 25. panta 2. punktu, un par līdzekļiem, no kuriem finansē ieņēmumu starpību;
- k) informācija un korekciju sadalījums saistībā ar iepriekšējiem pārskata periodiem, kas ietekmē vienības likmes aprēķināšanu.

Reizē ar informāciju, kura ir jāiekļauj 3. punktā minētajās pārskatu tabulās par kopprojektiem un par ieņēmumiem no Savienības palīdzības programmu līdzekļiem, ir jānorāda šāda papildu informācija:

- l) informācija par kopprojektu un citu finansēto projektu izmaksām sīkākā iedalījumā attiecībā uz katru atsevišķo projektu, kā arī informācija par publisko finansējumu, kas šiem projektiem iegūts no valsts iestādēm.

X PIELIKUMS

KRITĒRIJI, LAI NOVĒRTĒTU, VAI 35. PANTA 1. PUNKTĀ MINĒTO PAKALPOJUMU SNIEGŠANAI IR JĀPIEMĒRO TIRGUS NOSACĪJUMI

1. Kādas ir pakalpojumu sniedzēju iespējas brīvi izvēlēties piedāvāt šos pakalpojumus vai atteikties no šādu pakalpojumu sniegšanas:
 - a) vai pastāv nozīmīgi juridiski, ekonomiski vai citi šķēršļi, kas varētu liegt pakalpojuma sniedzējam iespēju piedāvāt sniegt vai turpināt sniegt šos pakalpojumus;
 - b) pakalpojumu sniegšanas līgumu darbības joma, ilgums un vērtība;
 - c) vai pastāv procedūras, kas ļauj pašreizējā tirgus dalībnieka materiālus un nemateriālus aktīvus, intelektuālo īpašumu un personālu pārcelt vai kā citādi darīt pieejamu citai pusei.
2. Kādā apmērā pakalpojuma sniedzējam, tostarp lidostām, ir brīva izvēle izmantot iespēju pašiem sniegt termināla aeronavigācijas pakalpojumus:
 - 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;
 - b) vai pastāv apspriešanās process, lai varētu ņemt vērā gaisa telpas izmantotāju viedokli, ja tiek mainīta pakalpojumu sniegšanas kārtība.
3. Kādā apmērā pastāv tirgus struktūra un konkurence vai arī pastāv ticamas izredzes attiecībā uz konkurenci:
 - a) publiskās iepirkuma procedūras īstenošana (nav piemērojama, ja lidosta pati sniedz pakalpojumus);
 - b) pierādījums par ticamiem alternatīviem pakalpojumu sniedzējiem, kuri spēj piedalīties iepirkuma procedūrā un ir agrāk snieguši pakalpojumus, iekļaujot iespēju lidostai pašai nodrošināt pakalpojumus.
4. Attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem – kādā apmērā lidostas ir pakļautas komerciālo izmaksu spiedienam vai regulējumam, kas balstās uz stimuliem:
 - 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. Kādā apmērā termināla aeronavigācijas pakalpojumu vai CNS, MET un AIS pakalpojumu vai ATM datu pakalpojumu sniedzējam, kas sniedz arī maršruta aeronavigācijas pakalpojumus, ir nošķirta grāmatvedība un pārskatu sniegšana.
6. Attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem novērtējumu šajā pielikumā veic par katru lidostu atsevišķi vai par lidostu grupu.

XI PIELIKUMS

PĀRSKATU TABULAS, LAI NODROŠINĀTU, KA IZMAKSU BĀZE UN VIENĪBAS LIKMES TIEK SNIEGTAS KOMISIJAI SASKAŅĀ AR 35. PANTA 6. PUNKTU

1. AERONAVIGĀCIJAS PAKALPOJUMU IZMAKSAS

1.1. Pārskatu tabulas

Lai sniegtu A un B tabulā prasītos datus, ir jāievēro šādi norādījumi:

- tabulas aizpilda par katru tarifikācijas zonu. Izmaksas un cenas nosaka valsts valūtā;
- A tabulā sniedz faktiskos skaitļus par (n-5). līdz (n-1). gadu, kā arī plānotos skaitļus par n. gadu un turpmākajiem gadiem;
- B tabulā gada cena atspoguļo līguma vērtību. Attiecīgā dalībvalsts tabulā apraksta produkcijas vienību, kas ņemta vērā, nosakot līguma vērtību, un ziņo par to. Attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem B tabulu aizpilda atsevišķi par katru lidostu, kurā aeronavigācijas pakalpojumi tiek sniegti saskaņā ar tirgus nosacījumiem termināla tarifikācijas zonā.

A tabula

A tabula. Kopējās izmaksas

Tarifikācijas zonas nosaukums
Valūta
Struktūrvienība

n. gads

(n-5) A	(n-4) A	(n-3) A	(n-2) A	(n-1) A	(n) F	(n+1) F	(n+2) P	(n+3) P	(n+4) P
---------	---------	---------	---------	---------	-------	---------	---------	---------	---------

Izmaksu veids (nominālajā izteiksmē)

	(n-5) A	(n-4) A	(n-3) A	(n-2) A	(n-1) A	(n) F	(n+1) F	(n+2) P	(n+3) P	(n+4) P
Personāls										
Citas saimnieciskās darbības izmaksas										
Amortizācija										
Kapitāla izmaksas										
Ārkārtas izmaksu posteņi										
Kopējās izmaksas										

B tabula

B tabula. Gada cena un vienības cena

Tarifikācijas zonas nosaukums
Valūta
Struktūrvienības nosaukums

n. gads

(n-5)	(n-4)	(n-3)	(n-2)	(n-1)	(n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)
-------	-------	-------	-------	-------	-----	-------	-------	-------	-------

Gada cena (a)										
Produkcijas vienība (b)										
Vienības cena										

(a) Gada cena tūkstošos valsts valūtā

(b) Produkcijas vienība <precizēt>

1.2. Papildu informācija

Reizē ar informāciju, kura ir jāiekļauj A un B tabulā, papildus sniedz šādu informāciju:

- a) B tabulā izmantotās produkcijas vienības apraksts;
 - b) to kritēriju apraksts, kurus izmanto, lai iekārtu un pakalpojumu izmaksas sadalītu starp dažādiem aeronavigācijas pakalpojumiem, pamatojoties uz ICAO Reģionālajā aeronavigācijas plānā Eiropas reģionam (Doc 7754) iekļauto iekārtu un pakalpojumu sarakstu;
 - c) apraksts un skaidrojums par atšķirībām starp plānotajiem un faktiskajiem skaitļiem (n-5). līdz (n-1). gadam attiecībā uz visiem A un B tabulā sniegtajiem datiem;
 - d) apraksts un skaidrojums par plānotajām izmaksām un ieguldījumiem piecu gadu periodam saistībā ar plānoto satiksmi;
 - e) amortizācijas izmaksu aprēķināšanai izmantotās metodes apraksts un skaidrojums: vēsturiskās izmaksas un pašreizējās izmaksas;
 - f) kapitāla izmaksu pamatojums, ietverot aktīvu bāzes komponentus;
 - g) apraksts par attiecīgo aeronavigācijas pakalpojumu finansēšanas avotiem attiecībā uz katru tarifkācijas zonu, kurā pakalpojumiem piemēro tirgus nosacījumus.
-

XII PIELIKUMS

PAMATELEMENTI, KAS APSPRIEŽAMI SASKAŅĀ AR 24. PANTA 3. PUNKTU UN 30. PANTA 1. PUNKTU

1. Regulas 24. panta 3. punktā minētā apspriešanās attiecas konkrēti uz šādiem ar izmaksu pārredzamību saistītiem pamatelementiem:
 - a) faktiskās izmaksas, kas radušās iepriekšējā gadā, un starpība starp faktiskajām izmaksām un darbības uzlabošanas plānā ietvertajām aprēķinātajām izmaksām;
 - b) 28. panta 3. punktā minēto izmaksu attīstība.
 2. Regulas 30. panta 1. punktā minētā apspriešanās attiecas konkrēti uz šādiem ar vienības likmju pārredzamību saistītiem pamatelementiem:
 - a) iekasēšanas politika, tostarp vienības likmju korekciju laika noteikšana un šķērssubsīdijas starp termināla tarifikācijas zonām;
 - b) satiksmes attīstība salīdzinājumā ar darbības uzlabošanas plānā iekļauto satiksmes prognozi;
 - c) 27. pantā minētā satiksmes riska dalīšanas mehānisma un saskaņā ar 11. pantu īstenotas vienas vai vairāku stimulu shēmas piemērošana;
 - d) attiecīgā gadījumā – termināla tarifikācijas zonu paredzētās izmaiņas saskaņā ar 21. panta 5. punkta a) apakšpunktu;
 - e) attiecīgā gadījumā – pakalpojumi, kuriem piemērojami tirgus nosacījumi saskaņā ar 35. panta 3. punkta b) apakšpunktu.
-

XIII PIELIKUMS

ĪPAŠAS PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ STIMULU SHĒMĀM, KAS MINĒTAS 11. PANTA 3. PUNKTĀ

1. PAMATVĒRTĪBU PIELĀGOŠANA

1.1. Attiecībā uz maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem

Ja valsts uzraudzības iestāde ir nolēmusi piemērot maršruta pamatvērtību pielāgošanas mehānismu saskaņā ar 11. panta 3. punkta c) apakšpunkta ii) punktu un g) apakšpunkta iii) un v) punktu, šis pielāgošanas mehānisms var būt saskaņā ar vienu vai abiem šiem punktiem:

- a) nodrošina, ka var ņemt vērā būtiskas un neparedzētas satiksmes izmaiņas, un šādā gadījumā n. gadam pamatvērtības iegūst no atsaucēs vērtības katra aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja līmenī no tīkla darbības plāna, kas publicēts (n-1). gada novembrī;
- b) ierobežo stimulu darbības jomu, aptverot tikai kavējumus, kuru cēlonis ir saistīts ar ATC veikspēju, ATC maršrutēšanu, ATC personālu, ATC iekārtām, gaisa telpas pārvaldību un īpašiem notikumiem, kas ATFCM lietotāja rokasgrāmatā ir apzīmēti ar C, R, S, T, M un P kodu.

1.2. Attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem

Ja valsts uzraudzības iestāde ir nolēmusi piemērot termināla pamatvērtību pielāgošanas mehānismu saskaņā ar 11. panta 3. punkta c) apakšpunkta ii) punktu un g) apakšpunkta iii) un v) punktu, šis pielāgošanas mehānisms var būt saskaņā ar vienu vai abiem šiem punktiem:

- a) nodrošināt, ka var ņemt vērā būtiskas un neparedzētas satiksmes izmaiņas, un šādā gadījumā n. gadam pamatvērtību pielāgo, pamatojoties uz darbības uzlabošanas plānā noteiktiem objektīviem un pārredzamiem principiem;
- b) ierobežot stimulu darbības jomu, aptverot tikai kavējumus, kuru cēlonis ir saistīts ar ATC veikspēju, ATC maršrutēšanu, ATC personālu, ATC iekārtām, gaisa telpas pārvaldību un īpašiem notikumiem, kas ATFCM lietotāja rokasgrāmatā ir apzīmēti ar C, R, S, T, M un P kodu.

2. FINANSIĀLU IEGUVUMU UN ZAUDĒJUMU APRĒĶINĀŠANA

2.1. Attiecībā uz maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem

- a) 11. panta 3. punkta e) apakšpunktā minēto finansiālo ieguvumu aprēķina kā procentuālo daļu no n. gada aprēķinātajām izmaksām un atgūst no gaisa telpas izmantotājiem, paaugstinot vienības likmi (n+2). gadā, ja ATFM kavēšanās novirze vidēji par katru lidojumu n. gadā zem pamatvērtības absolūtajā vērtībā ir lielāka nekā 11. panta 3. punkta d) apakšpunktā minētā simetriskā diapazona apakšējā robeža.

Aprēķināto izmaksu procentuālā daļa no simetriskā diapazona apakšējās robežas līdz 9. panta 4. punkta b) apakšpunkta iii) punktā minētajai brīdinājuma robežvērtībai pakāpeniski pieaug, maksimālos fiksētos procentuālos lielumus piemērojot, ja ATFM kavēšanās novirze vidēji par katru lidojumu n. gadā zem pamatvērtības absolūtajā vērtībā ir vienāda ar brīdinājuma robežvērtību vai lielāka par to.

- b) 11. panta 3. punkta f) apakšpunktā minēto finansiālo zaudējumu aprēķina kā procentuālo daļu no n. gada aprēķinātajām izmaksām un atlīdzina gaisa telpas izmantotājiem, samazinot vienības likmi (n+2). gadā, ja ATFM kavēšanās novirze vidēji par katru lidojumu n. gadā virs pamatvērtības absolūtajā vērtībā ir lielāka nekā 11. panta 3. punkta d) apakšpunktā minētā simetriskā diapazona augšējā robeža.

Aprēķināto izmaksu procentuālā daļa no simetriskā diapazona augšējās robežas līdz 9. panta 4. punkta b) apakšpunkta iii) punktā minētajai brīdinājuma robežvērtībai pakāpeniski pieaug, maksimālos fiksētos procentuālos lielumus piemērojot, ja ATFM kavēšanās novirze vidēji par katru lidojumu n. gadā virs pamatvērtības absolūtajā vērtībā ir vienāda ar brīdinājuma robežvērtību vai lielāka par to.

2.2. Attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem

- a) 11. panta 3. punkta e) apakšpunktā minēto finansiālo ieguvumu aprēķina kā procentuālo daļu no n. gada aprēķinātajām izmaksām un atgūst no gaisa telpas izmantotājiem, paaugstinot vienības likmi (n+2). gadā, ja faktiskais atlidošanas ATFM kavēšanās laiks katrā lidojumā n. gadā ir mazāks nekā 11. panta 3. punkta d) apakšpunktā minētā simetriskā diapazona apakšējā robeža.

Aprēķināto izmaksu procentuālā daļa no simetriskā diapazona apakšējās robežas līdz 50 % pamatvērtības pakāpeniski pieaug, maksimālos fiksētos procentuālos lielumus piemērojot, ja faktiskais atlidošanas ATFM kavēšanās laiks katrā lidojumā n. gadā ir vienāds ar 50 % pamatvērtības vai zemāks par to.

- b) 11. panta 3. punkta e) apakšpunktā minēto finansiālo zaudējumu aprēķina kā procentuālo daļu no n. gada aprēķinātajām izmaksām un atlīdzina gaisa telpas izmantotājiem, samazinot vienības likmi $(n+2)$. gadā, ja faktiskais atlidošanas *ATFM* kavēšanās laiks katrā lidojumā n. gadā ir lielāks nekā 11. panta 3. punkta d) apakšpunktā minētā simetriskā diapazona augšējā robeža.

Aprēķināto izmaksu procentuālā daļa no simetriskā diapazona augšējās robežas līdz 150 % pamatvērtības pakāpeniski pieaug, maksimālos fiksētos procentuālos lielumus piemērojot, ja faktiskais atlidošanas *ATFM* kavēšanās laiks katrā lidojumā n. gadā ir vienāds ar 150 % pamatvērtības vai lielāks par to.
