



2024/3128

17.12.2024

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2024/3128

z dne 16. decembra 2024

**o spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 glede novih in revidiranih kazalnikov za spremljanje
za načrt izvedbe in ureditev pristojbin na enotnem evropskem nebu**

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (okvirna uredba) ⁽¹⁾ in zlasti člena 11(6) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Načrt izvedbe in ureditev pristojbin na enotnem evropskem nebu, ki sta bila vzpostavljena v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/317 ⁽²⁾, vsebujeta regulativne instrumente za določitev ciljev ter spremljanje uspešnosti navigacijskih služb zračnega prometa in funkcij omrežja ter poročanje o njej na ključnih področjih uspešnosti glede varnosti, okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti. Poleg ključnih kazalnikov uspešnosti, za katere so določeni cilji, načrt vključuje kazalnike za spremljanje uspešnosti na vseh štirih ključnih področjih uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa na rutah in na terminalih ter funkcije omrežja, da bi izboljšali splošno uspešnost omrežja.
- (2) Nove spremembe pri merjenju uspešnosti in razpoložljivosti podatkov so omogočile izboljšanje obstoječih kazalnikov in dodajanje novih kazalnikov za spremljanje uspešnosti navigacijskih služb zračnega prometa in funkcij omrežja. Informacije, ki jih lahko zagotovijo novi, izboljšani kazalniki, so nepogrešljive za razvoj načrta izvedbe in ureditve pristojbin v prihodnjih referenčnih obdobjih.
- (3) Delo organa za oceno uspešnosti iz člena 11(2) Uredbe (ES) št. 549/2004 je pokazalo, da je treba preučiti načine za izboljšanje okoljske uspešnosti omrežja, da bi prispevali k izvajanju zahtev evropskega zelenega dogovora ⁽³⁾. Kazalniki trenutno zajemajo le nekatere elemente trajektorije leta. Zato so potrebni novi kazalniki, s katerimi bi natančneje merili okoljsko učinkovitost nekaterih elementov, kot so operacija enakomernega vzpenjanja, čas vožnje po tleh po pristanku in vertikalna učinkovitost letov. Poleg tega bi bilo treba za večjo okoljsko in splošno uspešnost vključiti kazalnike za spremljanje na ključnem področju uspešnosti glede zajema pretoka.
- (4) Uvedba novih ali spremenjenih kazalnikov ne bi smela povečati bremena poročanja, saj bi bilo treba take kazalnike izračunati predvsem na podlagi podatkov, ki so Eurocontrolu že na voljo.
- (5) Zaradi številnih sprememb, ki jih je treba vnesti v Prilogo I k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317, ter za izboljšanje njene strukturne in jezikovne skladnosti bi bilo treba navedeno prilogo v celoti nadomestiti.
- (6) Ta uredba bi se morala uporabljati v četrtem referenčnem obdobju in naslednjih referenčnih obdobjih.

⁽¹⁾ UL L 96, 31.3.2004, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj>.

⁽²⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/317 z dne 11. februarja 2019 o določitvi načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu ter razveljavitvi izvedbenih uredb (EU) št. 390/2013 in (EU) št. 391/2013 (UL L 56, 25.2.2019, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

⁽³⁾ Sporočilo komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij, Evropski zeleni dogovor (COM(2019) 640 final).

(7) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem Odbora za enotno evropsko nebo –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Izvedbena uredba (EU) 2019/317 se spremeni:

Priloga I se nadomesti z besedilom iz Priloge k tej uredbi;

v Prilogi VI, točka 3(a), se „2018“ nadomesti z „2019“.

Člen 2

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od 1. januarja 2025.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 16. decembra 2024

Za Komisijo
predsednica
Ursula VON DER LEYEN

PRILOGA

„PRILOGA I

KLJUČNI KAZALNIKI USPEŠNOSTI ZA DOLOČANJE CILJEV IN KAZALNIKI ZA SPREMLJANJE

ODDELEK 1

Ključni kazalniki uspešnosti za določanje vseevropskih ciljev in kazalniki za spremljanje na ravni Unije

1. VARNOST

1.1 **Ključni kazalniki uspešnosti**

Minimalna raven učinkovitosti varnostnega upravljanja, ki jo morajo doseči izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa z dovoljenjem za izvajanje služb zračnega prometa. S tem ključnim kazalnikom uspešnosti se meri raven izvajanja naslednjih ciljev varnostnega upravljanja:

- (a) varnostna politika in cilji;
- (b) obvladovanje varnostnega tveganja;
- (c) zagotavljanje varnosti;
- (d) spodbujanje varnosti;
- (e) kultura varnosti.

1.2 **Kazalniki za spremljanje**

- (a) Stopnja nedovoljenih vdorov na vzletno-pristajalno stezo na ravni Unije z učinkom na varnost, izračunana v skladu s točko 1.2(a) oddelka 2.
- (b) Stopnja izgube minimalnega razdvajanja na ravni Unije z učinkom na varnost, izračunana v skladu s točko 1.2(b) oddelka 2.

2. OKOLJE

2.1 **Ključni kazalniki uspešnosti**

Ta ključni kazalnik uspešnosti meri povprečno horizontalno učinkovitost leta na ruti za dejansko trajektorijo, izračunano, kot sledi:

- (a) primerjava med dolžino dela dejanske trajektorije na ruti, izračunano iz podatkov o nadzoru, in doseženo razdaljo za lete po pravilih instrumentalnega letenja, ki so v zračnem prostoru ali prečkajo evropski zračni prostor, kakor je opredeljen v členu 1;
- (b) „del trajektorije na ruti“ se nanaša na razdaljo, ki jo zrakoplov preleti zunaj kroga 40 NM okrog letališč;
- (c) če zrakoplov vzleti z letališča zunaj evropskega zračnega prostora ali pristane na njem, se za izračun tega kazalnika kot odhodni oziroma namembni kraj namesto odhodnega ali namembnega letališča uporabi vstopna ali izstopna točka evropskega zračnega prostora;
- (d) če zrakoplov vzleti z letališča znotraj evropskega zračnega prostora in pristane na njem ter prečka neevropski zračni prostor, se za izračun tega kazalnika upošteva samo del v evropskem zračnem prostoru;
- (e) „dosežena razdalja“ je funkcija položaja vstopnih in izstopnih točk leta v vsak del zračnega prostora in iz njega za vse dele trajektorije. Dosežena razdalja predstavlja prispevek navedenih točk k razdalji po velikem krogu med odhodnim in namembnim krajem leta;
- (f) kazalnik se izračuna kot povprečje za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja. Pri izračunu tega povprečja se iz izračuna izključi deset najvišjih in deset najnižjih dnevni vrednosti.

2.2 Kazalniki za spremljanje

- (a) Povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za zadnji vloženi načrt trajektorije, izračunana, kot sledi:
- (i) razlika med dolžino dela trajektorije na ruti za zadnji vloženi načrt trajektorije in ustreznim delom razdalje po velikem krogu za vse lete po pravilih instrumentalnega letenja, ki so v evropskem zračnem prostoru ali ga prečkajo;
 - (ii) „del trajektorije na ruti“ se nanaša na razdaljo, ki jo zrakoplov preleti zunaj kroga 40 NM okrog letališč;
 - (iii) če zrakoplov vzleti z letališča zunaj evropskega zračnega prostora ali pristane na njem, se za izračun tega kazalnika kot odhodni oziroma namembni kraj namesto odhodnega ali namembnega letališča uporabi vstopna ali izstopna točka evropskega zračnega prostora;
 - (iv) če zrakoplov vzleti z letališča znotraj evropskega zračnega prostora in pristane na njem ter prečka neevropski zračni prostor, se za izračun tega kazalnika upošteva samo del v evropskem zračnem prostoru;
 - (v) kazalnik se izračuna kot povprečje za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja. Pri izračunu tega povprečja se iz izračuna izključijo deset najvišjih in deset najnižjih dnevni vrednosti.
- (b) Povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za najkrajšo omejeno trajektorijo, izračunana, kot sledi:
- (i) razlika med dolžino dela trajektorije na ruti za najkrajšo omejeno ruto, ki je na voljo za načrtovanje leta, kot se izračuna z algoritmi upravitelja omrežja za določitev poti in njegovimi sistemi za potrditev načrta leta, ter ustreznim deležem razdalje po velikem krogu za vse lete po pravilih instrumentalnega letenja, ki so v evropskem zračnem prostoru ali ga prečkajo;
 - (ii) pri tem kazalniku se upoštevajo omejitve zračnega prostora na dneve z vojaškimi aktivnostmi in brez njih, objavljene v dokumentu o razpoložljivosti rut (RAD), ki ga izda upravitelj omrežja, in dejansko stanje pogojnih rut v času zadnjega vložene načrta leta;
 - (iii) „del trajektorije na ruti“ se nanaša na del zunaj kroga 40 NM okrog letališč;
 - (iv) če zrakoplov vzleti z letališča zunaj evropskega zračnega prostora ali pristane na njem, se za izračun tega kazalnika kot odhodni oziroma namembni kraj namesto odhodnega ali namembnega letališča uporabi vstopna ali izstopna točka evropskega zračnega prostora;
 - (v) če zrakoplov vzleti z letališča znotraj evropskega zračnega prostora in pristane na njem ter prečka neevropski zračni prostor, se za izračun tega kazalnika upošteva samo del v evropskem zračnem prostoru;
 - (vi) kazalnik se izračuna kot povprečje za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja. Pri izračunu tega povprečja se iz izračuna izključijo deset najvišjih in deset najnižjih dnevni vrednosti.
- (c) Vertikalna učinkovitost leta dejanske trajektorije med najvišjo točko vzpenjanja in najvišjo točko spuščanja, izračunana na naslednji način:
- (i) ta kazalnik je odstotek dolžine dejanske trajektorije letenja največ 1 000 čevljev pod načrtovanim nivojem letenja iz zadnjega vložene načrta leta ali na kateri koli višini nad njim, seštet za vse lete po pravilih instrumentalnega letenja znotraj evropskega zračnega prostora ali pri njegovem prečkanju.
 - (ii) kazalnik se izračuna kot odstotek za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja.

- (d) Učinkovita uporaba rezerviranega ali ločenega zračnega prostora, izračunanega kot razmerje med dokončno porabljenim časom za ločevanje ali rezervacijo iz splošnega zračnega prometa in prvotno dodeljenim časom za izvajanje dejavnosti, ki zahtevajo ločevanje ali rezervacijo. Kazalnik se izračuna za vse dodelitve zračnega prostora, o katerih je bil obveščen upravitelj omrežja.
- (e) Stopnja načrtovanja prek razpoložljivih struktur zračnega prostora, vključno z rezerviranim ali ločenim zračnim prostorom, ki je za splošni zračni promet izračunana kot razmerje v odstotkih med zrakoplovi, ki vložijo načrte leta prek takih struktur zračnega prostora, in številom zrakoplovov, ki bi lahko načrtovali prek navedenih struktur zračnega prostora. Kazalnik se izračuna za vse dodelitve zračnega prostora, o katerih je bil obveščen upravitelj omrežja.
- (f) Stopnja uporabe razpoložljivih struktur zračnega prostora, vključno z rezerviranim ali ločenim zračnim prostorom, za splošni zračni promet, ki je izračunana kot razmerje v odstotkih med zrakoplovi, ki letijo prek takih struktur zračnega prostora, in številom zrakoplovov, ki bi lahko načrtovali prek navedenih struktur zračnega prostora. Kazalnik se izračuna za vse dodelitve zračnega prostora, o katerih je bil obveščen upravitelj omrežja.

3. ZMOGLJIVOST

3.1 Ključni kazalnik uspešnosti

Povprečne minute zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti na let, ki se lahko pripiše navigacijskim službam zračnega prometa, izračunane, kot sledi:

- (a) zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti je zamuda, ki jo izračuna upravitelj omrežja in je izražena kot razlika med ocenjenim časom vzleta in izračunanim časom vzleta, ki ga določi upravitelj omrežja;
- (b) za namene tega kazalnika:

„ocenjeni čas vzleta“ pomeni napoved časa, ko se zrakoplov odlepi od tal, ki ga izračuna upravitelj omrežja in temelji na zadnjem predvidenem času začetka gibanja, ali ciljni čas začetka gibanja za tista letališča, ki so zajeta v postopkih letališkega sodelovalnega sprejemanja odločitev, skupaj z ocenjenim časom vožnje zrakoplova po tleh, ki ga izračuna upravitelj omrežja;

„izračunani čas vzleta“ pomeni čas, ki ga upravitelj omrežja določi na dan operacije na podlagi taktičnega dodeljevanja slotov, ko naj bi se zrakoplov odlepil od tal;

„ocenjen čas vožnje zrakoplova po tleh“ pomeni ocenjeni čas med začetkom gibanja in vzletom. Ta ocena vključuje vsako časovno rezervo za zamudo na točki čakanja ali razledenitev na daljavo pred vzletom;

- (c) ta kazalnik zajema vse lete po pravilih instrumentalnega letenja in vse razloge za zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa, razen izrednih dogodkov;
- (d) ta kazalnik se izračuna za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja.

3.2 Kazalniki za spremljanje

- (a) Povprečni čas zamude v minutah pri upravljanju pretoka zračnega prometa pri prihodu na let, ki se lahko pripiše navigacijskim službam zračnega prometa na terminalih in na letališčih ter ga povzročijo omejitve pristajanja na namembnem letališču, izračunan, kot sledi:
 - (i) povprečje nastale zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa pri prihodu na prihodni let po pravilih instrumentalnega letenja;
 - (ii) ta kazalnik vključuje vse lete po pravilih instrumentalnega letenja, ki pristajajo na namembnem letališču, in zajema vse razloge za zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa ob prihodu, razen izrednih dogodkov;
 - (iii) ta kazalnik se izračuna za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja.
- (b) Odstotek letov z zamudo pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti, daljšo od 15 minut, izračunan, kot sledi:
 - (i) zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti, izračunana v skladu s točko 3.1(a);
 - (ii) ta kazalnik zajema vse lete po pravilih instrumentalnega letenja in vse razloge za zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa, razen izrednih dogodkov;
 - (iii) ta kazalnik se izračuna za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja.

- (c) Povprečni čas zamude pri odhodu, ne glede na vzrok, izražen v minutah na let, izračunan, kot sledi:
- (i) povprečna zamuda, ki jo je mogoče pripisati:
 - zamudam zaradi operacij letalskih prevoznikov,
 - zamudi pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti, ki jo sporočijo uporabniki zračnega prostora,
 - posledični (posredni) zamudi,
 - zamudi zaradi letalskih operacij, vključno z zamudo pri upravljanju zračnega prometa na letališču, ki jo sporočijo uporabniki zračnega prostora in ki nastane zaradi ureditve na podlagi obsega prometa, pri kateri je referenčna lokacija opredeljena kot cona aerodroma ali aerodrom;
 - (ii) zajema vse lete po pravilih instrumentalnega letenja ter se izračuna za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja.

4. STROŠKOVNA UČINKOVITOST

4.1 Ključni kazalniki uspešnosti

Medletna sprememba povprečnih „ugotovljenih cen na enoto“ na vseevropski ravni za navigacijske službe zračnega prometa na ruti, izračunana, kot sledi:

- (a) odstotek, ki izraža medletno spremembo povprečnih ugotovljenih stroškov na enoto na vseevropski ravni za navigacijske službe zračnega prometa na ruti od izhodiščne vrednosti iz člena 9(4), točka (a);
- (b) izračuna se za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja;
- (c) povprečni ugotovljeni stroški na enoto na vseevropski ravni za navigacijske službe zračnega prometa na ruti so razmerje med ugotovljenimi stroški na rutah in napovedanim prometom na rutah, izraženo v enotah storitev na rutah, ki se vsako leto v referenčnem obdobju pričakuje na ravni Unije in je naveden v predpostavkah Komisije za določitev vseevropskih ciljev uspešnosti v skladu s členom 9(3);
- (d) povprečni ugotovljeni stroški na enoto na vseevropski ravni za navigacijske službe zračnega prometa na ruti se izračunajo v eurih in realnih vrednostih.

4.2 Kazalniki za spremljanje

Dejanski stroški na enoto, ki jih imajo uporabniki ločeno za navigacijske službe zračnega prometa na rutah in terminalih na vseevropski ravni, izračunani, kot sledi:

- (a) tehtano povprečje vsote ugotovljenih stroškov na enoto za vsako državo članico za navigacijske službe zračnega prometa in prilagoditev v skladu s členom 25(2), ki izhajajo iz navedenega leta;
- (b) navede se v eurih in nominalnih vrednostih;
- (c) izračuna se za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja.

ODDELEK 2

Ključni kazalniki uspešnosti za določanje ciljev na lokalni ravni in kazalniki za spremljanje na lokalni ravni

1. VARNOST

1.1 Ključni kazalnik uspešnosti

Raven učinkovitosti varnostnega upravljanja v skladu s točko 1.1 oddelka 1.

Za namene tega kazalnika „lokalno“ pomeni na ravni navigacijskih služb zračnega prostora.

1.2 Kazalniki za spremljanje

- (a) Stopnja nedovoljenih vdorov na vzletno-pristajalno stezo na letališčih v državi članici, izračunana kot skupno število nedovoljenih vdorov na vzletno-pristajalno stezo z učinkom na varnost, do katerih je prišlo na navedenih letališčih, deljeno s skupnim številom premikov po pravilih instrumentalnega letenja (IFR) in po pravilih vizualnega letenja (VFR) na navedenih letališčih.
- (b) Stopnja izgube minimalnega razdvajanja v zračnem prostoru vseh kontrolnih enot služb zračnega prometa v državi članici, izračunana kot skupno število izgub minimalnega razdvajanja z učinkom na varnost, do katerih je prišlo v navedenem zračnem prostoru, deljeno s skupnim številom kontroliranih ur letenja v navedenem zračnem prostoru.
- (c) Stopnja nedovoljenih vdorov na vzletno-pristajalno stezo na letališču, izračunana kot skupno število nedovoljenih vdorov na vzletno-pristajalno stezo s kakršnim koli prispevkom služb zračnega prometa ali služb za komunikacijo, navigacijo in nadzor (CNS) z učinkom na varnost, do katerih je prišlo na navedenem letališču, deljeno s skupnim številom premikov po pravilih instrumentalnega in po pravilih vizualnega letenja na navedenem letališču.
- (d) Stopnja izgube minimalnega razdvajanja v zračnem prostoru, kjer izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa izvaja službe zračnega prometa, izračunana kot skupno število izgub minimalnega razdvajanja s kakršnim koli prispevkom služb zračnega prometa ali služb CNS z učinkom na varnost, deljeno s skupnim številom kontroliranih ur letenja v navedenem zračnem prostoru.

Kazalniki za spremljanje iz te točke se izračunajo za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja.

Za namene kazalnikov iz točk (a) in (c) „lokalno“ pomeni na ravni letališča. Za namene kazalnika iz točke (b) „lokalno“ pomeni na nacionalni ravni. Za namene kazalnika iz točke (d) „lokalno“ pomeni na ravni navigacijskih služb zračnega prometa.

2. OKOLJE

2.1 Ključni kazalnik uspešnosti

Povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za dejansko trajektorijo, izračunana, kot sledi:

- (a) primerjava med dolžino dela dejanske trajektorije na ruti, izračunano iz podatkov o nadzoru, in doseženo razdaljo za leto po pravilih instrumentalnega letenja, ki so v lokalnem zračnem prostoru ali ga prečkajo;
- (b) „del trajektorije na ruti“ se nanaša na razdaljo, ki jo zrakoplov preleti zunaj kroga 40 NM okrog odhodnega in namembnega letališča;
- (c) če zrakoplov vzleti z letališča zunaj evropskega zračnega prostora ali pristane na njem, se za izračun tega kazalnika uporabi vstopna ali izstopna točka lokalnega zračnega prostora;
- (d) če zrakoplov vzleti z letališča znotraj lokalnega zračnega prostora in pristane na njem ter prečka nelokalni zračni prostor, se za izračun tega kazalnika upošteva samo del v lokalnem zračnem prostoru;
- (e) „dosežena razdalja“ je funkcija položaja vstopnih in izstopnih točk leta v lokalni zračni prostor in iz njega. Dosežena razdalja predstavlja prispevek navedenih točk k razdalji po velikem krogu med odhodnim in namembnim krajem leta;
- (f) za namene tega kazalnika „lokalno“ pomeni na lokalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, odvisno od ravni, na kateri je vzpostavljen načrt izvedbe;
- (g) kazalnik se izračuna kot povprečje za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja. Pri izračunu tega povprečja se iz izračuna izključi deset najvišjih in deset najnižjih dnevni vrednosti.

2.2 Kazalniki za spremljanje

- (a) Povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za zadnji vloženi načrt trajektorije, izračunana na lokalni ravni, kot sledi:
- (i) razlika med dolžino dela trajektorije na ruti za zadnji vloženi načrt trajektorije in ustreznim delom razdalje po velikem krogu za vse lete po pravilih instrumentalnega letenja, ki so v lokalnem zračnem prostoru ali ga prečkajo;
 - (ii) „del trajektorije na ruti“ se nanaša na razdaljo, ki jo zrakoplov preleti zunaj kroga 40 NM okrog letališč;
 - (iii) če zrakoplov vzleti z letališča zunaj evropskega zračnega prostora ali pristane na njem, se za izračun tega kazalnika uporabi vstopna ali izstopna točka lokalnega zračnega prostora;
 - (iv) če zrakoplov vzleti z letališča znotraj lokalnega zračnega prostora in pristane na njem ter prečka nelokalni zračni prostor, se za izračun tega kazalnika upošteva samo del v lokalnem zračnem prostoru;
 - (v) izračuna se za celotno koledarsko leto in kot povprečje za vsako leto referenčnega obdobja. Pri izračunu tega povprečja se iz izračuna izključi deset najvišjih in deset najnižjih dnevni vrednosti.
- (b) Povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za najkrajšo omejeno trajektorijo, izračunana na lokalni ravni, kot sledi:
- (i) razlika med dolžino dela trajektorije na ruti za najkrajšo omejeno ruto, ki je na voljo za načrtovanje leta, kot se izračuna z algoritmi upravitelja omrežja za določitev poti in njegovimi sistemi za potrditev načrta leta, ter doseženo razdaljo za vse lete po pravilih instrumentalnega letenja, ki so v evropskem zračnem prostoru ali ga prečkajo;
 - (ii) pri tem kazalniku se upoštevajo omejitve zračnega prostora, objavljene v dokumentu o razpoložljivosti rut, ki ga izda upravitelj omrežja, in dejansko stanje pogojnih rut v času zadnjega vloženega načrta leta;
 - (iii) „del trajektorije na ruti“ se nanaša na del zunaj kroga 40 NM okrog odhodnega in namembnega letališča;
 - (iv) če zrakoplov vzleti z letališča zunaj evropskega zračnega prostora ali pristane na njem, se za izračun tega kazalnika uporabi vstopna ali izstopna točka lokalnega zračnega prostora;
 - (v) če zrakoplov vzleti z letališča znotraj lokalnega zračnega prostora in pristane na njem ter prečka nelokalni zračni prostor, se za izračun tega kazalnika upošteva samo del v lokalnem zračnem prostoru;
 - (vi) „dosežena razdalja“ je funkcija položaja vstopnih in izstopnih točk leta v lokalni zračni prostor in iz njega. Dosežena razdalja predstavlja prispevek navedenih točk k razdalji po velikem krogu med odhodnim in namembnim krajem leta;
 - (vii) izračuna se za celotno koledarsko leto in kot povprečje za vsako leto referenčnega obdobja. Pri izračunu tega povprečja se iz izračuna izključi deset najvišjih in deset najnižjih dnevni vrednosti.
- (c) Vertikalna učinkovitost leta dejanske trajektorije med najvišjo točko vzpenjanja in najvišjo točko spuščanja, izračunana na naslednji način:
- (i) ta kazalnik je odstotek dolžine dejanske trajektorije letenja največ 1 000 čevljev pod načrtovanim nivojem letenja iz zadnjega vloženega načrta leta ali na kateri koli višini nad njim, seštet za vse lete po pravilih instrumentalnega letenja znotraj lokalnega zračnega prostora ali pri njegovem prečkanju.
 - (ii) kazalnik se izračuna kot odstotek za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja.
- (d) Dodatni čas v fazi vožnje zrakoplova po tleh, izračunan na lokalni ravni, kot sledi:
- (i) razlika med dejanskim časom vožnje zrakoplova po tleh in referenčnim časom vožnje zrakoplova po tleh;
 - (ii) referenčni čas vožnje po tleh je optimalni čas prečkanja, ki je potreben za vožnjo po tleh brez čakanja;
 - (iii) izražen v minutah na odhod ter se izračuna za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja.

- (e) Dodatni čas v fazi vožnje zrakoplova po tleh po pristanku, izračunan na lokalni ravni, kot sledi:
- (i) razlika med dejanskim časom vožnje zrakoplova po tleh po pristanku in referenčnim časom vožnje zrakoplova po tleh po pristanku;
 - (ii) referenčni čas vožnje po tleh po pristanku je optimalni čas prečkanja, ki je potreben za vožnjo po tleh po pristanku brez čakanja;
 - (iii) izražen v minutah na prihod ter se izračuna za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja.
- (f) Dodatni čas v zračnem prostoru na terminalu, izračunan na lokalni ravni, kot sledi:
- (i) razlika med časom prečkanja območja za sekvenciranje prihodov in merjenje (ASMA) in referenčnim časom, ki temelji na času prečkanja ASMA;
 - (ii) referenčni čas ASMA predstavlja čas prečkanja, ki je potreben za izvedbo prileta brez čakanja ali radarskega vodenja;
 - (iii) izražen v minutah na prihod ter se izračuna za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja;
 - (iv) ASMA je opredeljen kot valj s premerom 40 NM okrog letališča prihoda.
- (g) Vertikalna učinkovitost leta pri spuščanju, izračunana na lokalni ravni, kot sledi:
- (i) trajanje vodoravnega leta od najvišje točke spuščanja do pristanka vseh prihodnih letov po pravilih instrumentalnega letenja;
 - (ii) izraženo kot povprečno trajanje vodoravnega leta v sekundah na prihod;
 - (iii) izračuna se za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja.
- (h) Vertikalna učinkovitost leta pri vzpenjanju, izračunana na lokalni ravni, kot sledi:
- (i) trajanje vodoravnega leta od vzleta do najvišje točke vzpenjanja vseh odhodnih letov po pravilih instrumentalnega letenja;
 - (ii) izraženo kot povprečno trajanje vodoravnega leta v sekundah na odhod;
 - (iii) izračuna se za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja.
- (i) Učinkovita uporaba rezerviranega ali ločenega lokalnega zračnega prostora, izračunana v skladu s točko 2.2(d) oddelka 1.
- (j) Stopnja načrtovanja prek razpoložljivih struktur lokalnega zračnega prostora, izračunana v skladu s točko 2.2(e) oddelka 1.
- (k) Stopnja uporabe razpoložljivih struktur lokalnega zračnega prostora, izračunana v skladu s točko 2.2(f) oddelka 1.

Za namene kazalnikov iz točk (a), (b) in (c) „lokalno“ pomeni na lokalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, odvisno od ravni, na kateri je vzpostavljen načrt izvedbe, vključno s primeri prenosa pristojnosti za izvajanje služb zračnega prometa zaradi sodelovalnih čezmejnih ureditev.

Za namene kazalnikov iz točk (d), (e) in (f) „lokalno“ pomeni na ravni letališča z najmanj 80 000 premiki IFR v zračnem prevozu na leto.

Za namene kazalnikov iz točk (g) in (h) „lokalno“ pomeni na ravni letališča.

Za namene kazalnikov iz točk (i), (j) in (k) „lokalno“ pomeni na nacionalni ravni z razčlenitvijo na ravni področja pristojnosti centrov območne kontrole, vključno s primeri prenosa pristojnosti za izvajanje služb zračnega prometa zaradi sodelovalnih čezmejnih ureditev.

3. ZMOGLJIVOST

3.1 Ključni kazalniki uspešnosti

- (a) Povprečni čas zamude v minutah pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti na let, ki se lahko pripiše navigacijskim službam zračnega prometa, izračunan kot sledi:
- (i) zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti, izračunana v skladu s točko 3.1 oddelka 1;
 - (ii) ta kazalnik zajema vse lete po pravilih instrumentalnega letenja, ki prečkajo lokalni zračni prostor, in vse razloge za zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa, razen izrednih dogodkov; zajema tudi lete po pravilih instrumentalnega letenja, ki prečkajo druge zračne prostore, kadar se uporabijo popravki za zamudo zaradi procesa prilagoditve zamude po operacijah, ki ga usklajuje upravitelj omrežja, prek katerega operativne zainteresirane strani upravitelja omrežja obvestijo o vprašanjih, povezanih z merjenjem, klasifikacijo in dodelitvijo zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa;
 - (iii) izračuna se za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja;
 - (iv) za spremljanje so vrednosti, izračunane za ta kazalnik, razčlenjene na nacionalni ravni, kadar je načrt izvedbe vzpostavljen na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, vključno s primeri prenosa pristojnosti za izvajanje služb zračnega prometa zaradi sodelovalnih čezmejnih ureditev.
- (b) Povprečni čas zamude v minutah pri upravljanju pretoka zračnega prometa pri prihodu na let, ki se lahko pripiše navigacijskim službam zračnega prometa na terminalih in letališčih, izračunan na lokalni ravni, kot sledi:
- (i) povprečje nastale zamude pri prihodu na namembnem letališču, ki jo povzročijo ureditve upravljanja pretoka zračnega prometa, na prihodni let po pravilih instrumentalnega letenja;
 - (ii) zajema vse lete po pravilih instrumentalnega letenja, ki pristajajo na namembnem letališču, in vse razloge za zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa, razen izrednih dogodkov;
 - (iii) izračuna se za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja;
 - (iv) za spremljanje se vrednosti, izračunane za ta kazalnik, razčlenijo na ravni letališča.

Za namene kazalnika iz točke (a) „lokalno“ pomeni na lokalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, odvisno od ravni, na kateri je vzpostavljen načrt izvedbe. Za namene kazalnika iz točke (b) „lokalno“ pomeni na nacionalni ravni.

3.2 Kazalniki za spremljanje

- (a) Odstotek letov po pravilih instrumentalnega letenja, ki upoštevajo svoje slote za odhod z letališča pri upravljanju pretoka zračnega prometa, izračunan za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja.
- (b) Povprečni čas v minutah zamude kontrole zračnega prometa pred odhodom na let, ki jo povzročijo omejitve pri vzletu na odhodnem letališču, izračunane na lokalni ravni, kot sledi:
- (i) povprečna zamuda kontrole zračnega prometa pred odhodom na odhodni let po pravilih instrumentalnega letenja;
 - (ii) vključuje vse lete po pravilih instrumentalnega letenja, ki vzletajo na odhodnem letališču, in pokriva zamude na začetku zaradi omejitev v kontroli zračnega prometa, ko je zrakoplov pripravljen zapustiti mesto odhoda;
 - (iii) ta kazalnik se izračuna za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja.
- (c) Povprečni čas splošne zamude pri vzletu v minutah na let, izračunan na lokalni ravni v skladu s točko 3.2(c) oddelka 1.

- (d) Odstotek skupne zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti ob dnevih, v katerih je bil dnevni pretok večji od pričakovanega dnevnega prometa, izračunan na naslednji način:
- (i) zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti, izračunana v skladu s točko 3.1 oddelka 1;
 - (ii) pričakovani dnevni promet pomeni profil dnevnega prometa (referenčni promet), ki ga upravitelj omrežja izračuna januarja vsako leto;
 - (iii) pretok po zračnem prostoru in povpraševanje po prometu se merita kot dnevni vstopi letov po pravilih instrumentalnega letenja v zračni prostor;
 - (iv) zračni prostor je področje pristojnosti, opredeljeno za izračun zamud pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti.
- (e) Letno tehtano povprečje največjega dnevnega pretoka, izraženo kot število letov po pravilih instrumentalnega letenja na uro, izračunano na naslednji način:
- (i) največji dnevni pretok je aritmetično povprečje števila letov po pravilih instrumentalnega letenja v treh urah vsakega dne z največjim številom letov;
 - (ii) vrednost, uporabljena za izračun faktorja tehtanja, je število letov po pravilih instrumentalnega letenja na dan.

Za namene kazalnika iz točke (a) „lokalno“ pomeni na nacionalni ravni z razčlenitvijo na ravni letališča.

Za namene kazalnikov iz točk (b) in (c) „lokalno“ pomeni na ravni letališča za letališča z 80 000 premiki IFR ali več v zračnem prevozu na leto.

Za namene kazalnikov iz točk (d) in (e) „lokalno“ pomeni na ravni centra območne kontrole.

4. STROŠKOVNA UČINKOVITOST

4.1 Ključni kazalniki uspešnosti

- (a) Povprečni ugotovljeni stroški na enoto za navigacijske službe zračnega prometa na rutah, izračunani, kot sledi:
- (i) razmerje med ugotovljenimi stroški na rutah in predvidenim prometom na območju zaračunavanja, izraženo v enotah storitev na rutah, ki se vsako leto v referenčnem obdobju pričakuje na lokalni ravni in je naveden v načrtih izvedbe;
 - (ii) navede se v realnih vrednostih in nacionalni valuti;
 - (iii) izračuna se za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja.
- (b) Povprečni ugotovljeni stroški na enoto za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih, izračunani, kot sledi:
- (i) razmerje med ugotovljenimi stroški in predvidenim prometom, izraženo v enotah storitev na terminalih, ki se vsako leto v referenčnem obdobju pričakuje na lokalni ravni in je naveden v načrtih izvedbe;
 - (ii) navede se v realnih vrednostih in nacionalni valuti;
 - (iii) izračuna se za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja.

Za namene kazalnikov iz točk (a) in (b) „lokalno“ pomeni na ravni območja zaračunavanja.

4.2 Kazalniki za spremljanje

Dejanski stroški na enoto, ki jih imajo uporabniki ločeno za navigacijske službe zračnega prometa na rutah in terminalih, izračunani, kot sledi:

- (a) vsota ugotovljenih stroškov na enoto za navigacijske službe zračnega prometa in prilagoditev v skladu s členom 25(2), ki izhajajo iz navedenega leta;
- (b) navede se v nominalnih vrednostih in nacionalni valuti;
- (c) izračuna se na ravni območja zaračunavanja za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja.

ODDELEK 3

Ključni kazalniki uspešnosti za določanje ciljev in kazalniki za spremljanje funkcij omrežja

1. Vsi kazalniki iz tega oddelka se uporabljajo za geografsko območje, ki spada na področje uporabe te uredbe.

2. VARNOST

2.1 Ključni kazalniki uspešnosti

Raven učinkovitosti varnostnega upravljanja upravitelja omrežja v skladu s točko 1.1 oddelka 1.

2.2 Kazalniki za spremljanje

Presežki pri upravljanju pretoka zračnega prometa nad omejitvami zmogljivosti sektorja, ki jih navede izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa, kadar so uvedene ureditve upravljanja pretoka zračnega prometa, izračunani, kot sledi:

- (a) razmerje med časom, ko število letov za več kot 10 % presega omejitve zmogljivosti sektorja, ki jih navede izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa, kadar so uvedene ureditve upravljanja pretoka zračnega prometa, in skupnim časom, kadar so uvedene ureditve upravljanja pretoka zračnega prometa, izračunano za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja;
- (b) za namene tega kazalnika se regulirani čas razdeli na prekrivajoče se urne segmente v časovnih presledkih po 20 minut.

3. OKOLJE

3.1 Ključni kazalniki uspešnosti

Izboljšanje učinkovitosti leta na ruti, ustvarjeno s funkcijo projektiranja evropskega omrežja rut, povezano z zadnjim vloženim načrtom trajektorije, izraženo kot odstotna točka medletne spremembe učinkovitosti leta na ruti zadnjega vloženega načrta trajektorije in izračunano v skladu s točko 2.2(a) oddelka 1.

3.2 Kazalniki za spremljanje

Letna vsota podaljšanj poti, ki izhajajo iz postopkov mreže sodelovalnega odločanja (CDM) in ukrepov operativnega centra upravitelja omrežja za zmanjšanje zamud pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti. Podaljšanja poti se merijo v navtičnih miljah kot razlike med razdaljo med dejanskimi trajektorijami, potem ko so leti sprejeli predloge upravitelja omrežja za preusmeritev, in razdaljo trajektorij iz zadnjega predloženega načrta leta, preden so bili sprejeti predlogi za spremembo poti.

4. ZMOGLJIVOST

4.1 Ključni kazalniki uspešnosti

- (a) Odstotek skupnih prvotnih minut zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti, ki so bile prihranjene zaradi postopkov mreže sodelovalnega odločanja in ukrepov operativnega centra upravitelja omrežja. Prihranjena zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti se izračuna kot razlika med prvotno zamudo leta po pravilih instrumentalnega letenja brez ukrepov in zamudo pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti za navedeni let po ukrepih za zmanjšanje zamude. Zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti se izračuna v skladu s točko 3.1 oddelka 1.
- (b) Odstotek skupnih prvotnih minut zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa ob prihodu, ki so bile prihranjene zaradi postopkov mreže sodelovalnega odločanja in ukrepov operativnega centra upravitelja omrežja. Prihranjena zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa ob prihodu se izračuna kot razlika med prvotno zamudo leta po pravilih instrumentalnega letenja brez ukrepov in zamudo pri upravljanju pretoka zračnega prometa za navedeni let ob prihodu na letališče po ukrepih za zmanjšanje zamude. Zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa ob prihodu se izračuna v skladu s točko 3.2(a) oddelka 1.

4.2 Kazalniki za spremljanje

- (a) Povprečje dnevnega števila ureditev upravljanja pretoka zračnega prometa v koledarskem letu, pri katerih je zamuda krajša od 200 minut.
- (b) Povprečje zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti ob koncih tedna v koledarskem letu, izraženo v minutah zamude na let.
- (c) Letni odstotek vseh zamud pri upravljanju pretoka zračnega prometa pri prvi rotaciji za predizbor centrov območne kontrole in letališč z največjim potencialom za zmanjšanje zamud, kot jih letno opredeli upravitelj omrežja, se izračuna, kot sledi:
 - (i) zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti, izračunana v skladu s točko 3.1 oddelka 1;
 - (ii) pripis urne zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa temelji na predvidenem času vstopa v zadevni zračni prostor na ruti;
 - (iii) zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa ob prihodu, izračunana v skladu s točko 3.2(a) oddelka 1.

5. STROŠKOVNA UČINKOVITOST

5.1 Kazalniki za spremljanje

Cena na enoto za izvedbo nalog upravitelja omrežja, izračunana, kot sledi:

- (a) razmerje med dejanskimi stroški za izvedbo nalog upravitelja omrežja in prometom na ruti, izraženo v enotah storitev na rutah, v referenčnem obdobju, na ravni geografskega območja, na katerem upravitelj omrežja izvaja svoje naloge, potrebne za izvedbo funkcij omrežja;
- (b) navede se v eurih in realnih vrednostih;
- (c) izračuna se za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja.“