2024/3128

17.12.2024 г.

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2024/3128 НА КОМИСИЯТА

от 16 декември 2024 година

за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 по отношение на нови и преразгледани показатели за наблюдение във връзка със схемата за ефективност и за таксуване в Единното европейско небе

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе (рамков регламент) ([1]), и по-специално член 11, параграф 6 от него,

като има предвид, че:

(1) Схемата за ефективност и за таксуване в Единното европейско небе, създадена в съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 на Комисията ([2]), съдържа регулаторни инструменти за определяне на цели и за наблюдение и докладване относно ефективността на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции в ключовите за ефективността области „безопасност“, „околна среда“, „капацитет“ и „ефективност на разходите“. В допълнение към ключовите показатели за ефективност, въз основа на които са определени цели, схемата включва показатели за наблюдение на ефективността и в четирите ключови за ефективността области както за аеронавигационното обслужване по маршрута, така и за аеронавигационното обслужване в зоните на летищата, а също така и за мрежовите функции, за да се подобри цялостната ефективност на мрежата.

(2) Новостите в измерването на ефективността и наличието на данни позволиха да се подобрят съществуващите показатели и да се добавят нови показатели за наблюдение на ефективността на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции. Информацията, която новите и подобрени показатели могат да предоставят, е от решаващо значение за развитието на схемата за ефективност и за таксуване през бъдещите референтни периоди.

(3) Работата на органа за преглед на ефективността, посочен в член 11, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 549/2004, показа, че е необходимо да се проучат начини за подобряване на екологичните характеристики на мрежата, за да се допринесе за изпълнението на изискванията на Европейския зелен пакт ([3]). Понастоящем само някои елементи от траекторията на полета са обхванати от показателите. Поради това са необходими нови показатели, за да се измерят по-точно екологичните характеристики на някои елементи като оперирането с непрекъснато набиране на височина, време за рулиране след кацане и ефективност на полетите по отношение на височината. Освен това, за да се подобрят екологичните и цялостните характеристики, следва да бъдат включени показатели за наблюдение в ключовата за ефективността област „капацитет“ по отношение на пропускателната способност.

(4) Въвеждането на нови или изменени показатели не следва да увеличава тежестта на докладването, тъй като тези показатели следва да се изчисляват до голяма степен въз основа на данните, с които Евроконтрол вече разполага.

(5) Поради броя на измененията, които трябва да бъдат направени в приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, и с цел подобряване на структурната и езиковата съгласуваност посоченото приложение следва да бъде изцяло заменено.

(6) Настоящият регламент следва да се прилага през четвъртия референтен период и през следващите референтни периоди.

([1]) ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.

([2]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 на Комисията от 11 февруари 2019 г. за определяне на схема за ефективност и за таксуване в Единното европейско небе и за отмяна на регламенти за изпълнение (ЕС) № 390/2013 и (ЕС) № 391/2013 (ОВ L 56, 25.2.2019 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([3]) Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Европейския съвет, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите „Европейският зелен пакт“, COM(2019) 640 final.

(7) Предвидените в настоящия регламент мерки са в съответствие със становището на Комитета за единно небе,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 се изменя, както следва:

Приложение I се заменя с текста на приложението към настоящия регламент;

в приложение VI, точка 3, буква а) „2018 г.“ се заменя с „2019 г.“

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага от 1 януари 2025 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 16 декември 2024 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN

ПРИЛОЖЕНИЕ

„ПРИЛОЖЕНИЕ I

КЛЮЧОВИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ (КПЕ) ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЦЕЛИ И ПОКАЗАТЕЛИ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

РАЗДЕЛ 1

КПЕ за определяне на цели, валидни за целия Европейски съюз, и показатели за наблюдение на равнището на Съюза

1. БЕЗОПАСНОСТ

1.1. **Ключови показатели за ефективност**

Минималното равнище на ефективност на управлението на безопасността, което доставчиците на аеронавигационно обслужване, сертифицирани да предоставят обслужване на въздушното движение, трябва да постигат. С този КПЕ се измерва равнището на изпълнение на следните цели за управление на безопасността:

а) политика и цели за безопасност;

б) управление на риска за безопасността;

в) осигуряване на безопасност;

г) насърчаване на безопасността;

д) култура на безопасност.

1.2. **Показатели за наблюдение**

а) Процентът на неразрешените навлизания на пистата на равнището на Съюза с въздействие върху безопасността се изчислява съгласно точка 1.2, буква а) от раздел 2.

б) Процентът на нарушенията на минимумите за сепарация на равнището на Съюза с въздействие върху безопасността се изчислява съгласно точка 1.2, буква б) от раздел 2.

2. ОКОЛНА СРЕДА

2.1. **Ключови показатели за ефективност**

С този КПЕ се измерва средната ефективност на хоризонтален полет по маршрута за действителната траектория, изчислена, както следва:

а) съотношението между дължината на частта по маршрута по действителната траектория, установена въз основа на данни от наблюдения, и изминатото разстояние, сумирано за полети по правилата за полети по прибори (ППП) във или пресичащи европейското въздушно пространство, както е определено в член 1;

б) „част *по маршрута*“ се отнася до разстоянието, прелетяно извън кръг от 40 морски мили около летищата;

в) когато даден полет започва от или пристига на летище извън европейското въздушно пространство, за изчисляване на този показател съответно като отправна точка или местоназначение се използват точките, в които полетът навлиза в европейското въздушно пространство или го напуска, а не летището на заминаване или местоназначение;

г) когато даден полет започва от или пристига на летище в рамките на европейското въздушно пространство и пресича неевропейско въздушно пространство, за изчисляване на този показател се използва само частта, която е в рамките на европейското въздушно пространство;

д) „изминато разстояние“ е функция на местоположението на точките, в които полетът навлиза във всяка част на въздушното пространство и го напуска за всички части от траекторията. Изминатото разстояние представлява приносът на тези точки за ортодромическото разстояние между отправната точка и местоназначението на полета;

е) показателят се изчислява средно за цялата календарна година и за всяка година от референтния период. При изчисляване на тази средна сума от изчислението се изключват десетте най-високи и десетте най-ниски дневни стойности.

2.2. **Показатели за наблюдение**

а) Средната ефективност на хоризонтален полет по маршрута за траекторията по последния попълнен полетен план, изчислена, както следва:

i) разликата между дължината на частта *по маршрута* за траекторията по последния попълнен полетен план и съответната част от ортодромическото разстояние, сумирана за всички полети по ППП във или пресичащи европейското въздушно пространство;

ii) „част *по маршрута*“ се отнася до разстоянието, прелетяно извън кръг от 40 морски мили около летищата;

iii) когато даден полет започва от или пристига на летище извън европейското въздушно пространство, за изчисляване на този показател съответно като отправна точка или местоназначение се използват точките, в които полетът навлиза в европейското въздушно пространство или го напуска, а не летището на заминаване или местоназначение;

iv) когато даден полет започва от или пристига на летище в рамките на европейското въздушно пространство и пресича неевропейско въздушно пространство, за изчисляване на този показател се използва само частта, която е в рамките на европейското въздушно пространство;

v) показателят се изчислява средно за цялата календарна година и за всяка година от референтния период. При изчисляване на тази средна сума от изчислението се изключват десетте най-високи и десетте най-ниски дневни стойности.

б) Средната ефективност на хоризонтален полет по маршрута за най-кратката ограничена траектория, определена, както следва:

i) разликата между дължината на частта по маршрута на най-краткия ограничен маршрут, представен за планиране на полета, изчислен чрез алгоритми за определяне на маршрута и системи за валидиране на полетния план на управителния орган на мрежата и съответната част от ортодромическото разстояние, сумирана за всички полети по ППП във или пресичащи европейското въздушно пространство;

ii) с този показател се вземат под внимание ограниченията на въздушното пространство в дни със и без военни дейности, публикувани в документа за наличност на маршрута (RAD), изготвен от управителния орган на мрежата, и актуалният статус на условните маршрути към момента на последния попълнен полетен план;

iii) „част *по маршрута*“ се отнася за частта извън кръг от 40 морски мили около летищата;

iv) когато даден полет започва от или пристига на летище извън европейското въздушно пространство, за изчисляване на този показател съответно като отправна точка или местоназначение се използват точките, в които полетът навлиза в европейското въздушно пространство или го напуска, а не летището на заминаване или местоназначение;

v) когато даден полет започва от или пристига на летище в рамките на европейското въздушно пространство и пресича неевропейско въздушно пространство, за изчисляване на този показател се използва само частта, която е в рамките на европейското въздушно пространство;

vi) показателят се изчислява средно за цялата календарна година и за всяка година от референтния период. При изчисляване на тази средна сума от изчислението се изключват десетте най-високи и десетте най-ниски дневни стойности.

в) Ефективност на полета по отношение на височината за действителната траектория от крайната точка на набор до началната точка на снижение, изчислена, както следва:

i) този показател е процентът от дължината на действителната траектория, осъществена в рамките на 1 000 ft под или на всяка височина над планираното полетно ниво от последния попълнен полетен план, сумиран за всички полети по ППП във или пресичащи европейското въздушно пространство.

ii) показателят се изчислява като процент за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

г) Ефективното използване на резервираното или отделеното въздушно пространство, изчислено като съотношение между окончателното използвано време за отделяне или резервиране от общото въздушно движение и първоначалното разпределено време, използвано за дейността, за която е необходимо отделяне или резервиране. Показателят се изчислява за всички разпределения на въздушно пространство, съобщени на управителния орган на мрежата.

д) Процентът на планиране посредством наличните структури на въздушното пространство, включително резервирано или отделено въздушно пространство, за общото въздушно движение, изчислен като процента на въздухоплавателните средства, за които се попълват полетни планове посредством такива структури на въздушното пространство, спрямо броя на въздухоплавателните средства, за които би могло да се извърши планиране посредством тези структури. Показателят се изчислява за всички разпределения на въздушно пространство, съобщени на управителния орган на мрежата.

е) Процентът на използване на наличните структури на въздушното пространство, включително резервирано или отделено въздушно пространство, от общото въздушно движение, изчислен като процента на въздухоплавателните средства, които летят чрез използване на такива структури на въздушното пространство, спрямо броя на въздухоплавателните средства, за които би могло да се извърши планиране чрез тези структури на въздушното пространство. Показателят се изчислява за всички разпределения на въздушно пространство, съобщени на управителния орган на мрежата.

3. КАПАЦИТЕТ

3.1. **Ключов показател за ефективност**

Средното закъснение в минути в УПВД *по маршрута* за полет, което може да се дължи на аеронавигационното обслужване, изчислено, както следва:

а) закъснението в УПВД *по маршрута* е закъснението, изчислено от управителния орган на мрежата, изразено като разликата между разчетното време за излитане и изчисленото време за излитане, разпределено от управителния орган на мрежата;

б) за целите на този показател:

„разчетно време за излитане“ е прогнозният час, в който въздухоплавателното средство ще отлети, изчислен от управителния орган на мрежата и основан на последното разчетно време за начало на движението или целевото време за начало на движението за летищата, обхванати от процедури за съвместно взимане на решение, плюс разчетното време за рулиране преди излитане, изчислено от управителния орган на мрежата;

„изчислено време за излитане“ е времето, разпределено от управителния орган на мрежата в деня на експлоатация, в резултат на тактическо разпределяне на слотове, в което се очаква полетът да излети;

„разчетно време за рулиране преди излитане“ означава разчетното време между началото на движението и излитането. Тази оценка включва запаса от време за закъснение при предварителния старт или противообледенителна обработка на отдалечена стоянка преди излитане;

в) този показател обхваща всички полети по ППП и всички причини за закъснения в УПВД, с изключение на извънредни събития;

г) този показател се изчислява за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

3.2. **Показатели за наблюдение**

а) Средното време, изразено в минути, на закъснение в УПВД при долитане, което може да се дължи на аеронавигационното обслужване в зоните на летищата и е причинено от ограничения за кацане на летището на местоназначение, изчислено по следния начин:

i) средното породено от УПВД закъснение в долитането на пристигащ полет по ППП;

ii) този показател включва всички пристигащи полети по ППП на летището на местоназначение и обхваща всички причини за закъснения в УПВД при долитане, с изключение на извънредни събития;

iii) този показател се изчислява за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

б) Процентът полети със закъснение в УПВД за полети *по маршрута*, по-голямо от 15 минути, изчислено, както следва:

i) закъснението в УПВД *по маршрута*, изчислено в съответствие с точка 3.1, буква а);

ii) този показател обхваща всички полети по ППП и всички причини за закъснения в УПВД, с изключение на извънредни събития;

iii) този показател се изчислява за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

в) Средната продължителност, изразена в минути, на всяко закъснение на полета, свързано с отлитането, изчислена, както следва:

i) Средната продължителност на закъснението, дължаща се на:

— закъснения поради дейности на авиокомпанията,

— УПВД закъснение *по маршрута*, отчетено от ползватели на въздушното пространство,

— реакционно (верижно) закъснение,

— закъснение на летищните операции, включително УПВД закъснения на летищата, отчетени от ползватели на въздушното пространство, причинени от регулиране въз основа на обема на въздушното движение, чието референтно местоположение е класифицирано като зона на летището или летище;

ii) Показателят обхваща всички полети по ППП и се изчислява за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

4. ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ

4.1. **Ключови показатели за ефективност**

Годишното изменение в средната стойност за целия Съюз на установените единични разходи (УЕР) за аеронавигационно обслужване при прелитане, изчислени, както следва:

а) процент, който отразява годишните колебания на средната стойност на УЕР за целия Съюз за аеронавигационното обслужване при прелитане, като започва от базовата стойност, посочена в член 9, параграф 4, буква а);

б) показателят се изчислява за цялата календарна година и за всяка година от референтния период;

в) средната стойност за целия Съюз на УЕР за аеронавигационно обслужване при прелитане е съотношението между установените разходи при прелитане и прогнозираното въздушно движение при прелитане, изразено в брой единици обслужване при прелитане, което се очаква за всяка година през референтния период на равнището на Съюза съгласно предположенията на Комисията за определяне на цели за ефективност, валидни за целия Съюз, в съответствие с член 9, параграф 3;

г) средната стойност за целия Съюз на УЕР за аеронавигационно обслужване при прелитане се изчислява в евро и в реално изражение.

4.2. **Показатели за наблюдение**

Реалните единични разходи, направени от ползвателите отделно за аеронавигационно обслужване при прелитане и за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата на равнището на Съюза, изчислени, както следва:

а) среднопретеглената сума на УЕР за всяка държава членка за аеронавигационно обслужване и среднопретеглената стойност на корекциите в съответствие с член 25, параграф 2, произтичащи от същата година;

б) този показател се посочва в евро в номинално изражение;

в) този показател се изчислява за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

РАЗДЕЛ 2

КПЕ за определяне на цели на местно равнище и показатели за наблюдение на местно равнище

1. БЕЗОПАСНОСТ

1.1. **Ключов показател за ефективност**

Равнището на ефективност на управлението на безопасността в съответствие с точка 1.1 от раздел 1.

За целите на този показател „местен“ означава на равнището на доставчиците на аеронавигационно обслужване.

1.2. **Показатели за наблюдение**

а) Процентът на неразрешените навлизания на пистата на летища, намиращи се в държава членка, изчислен като общият брой неразрешени навлизания на пистата с въздействие върху безопасността, възникнали на тези летища, е разделен на общия брой движения по правилата за полети по прибори (ППП) и по правилата за визуални полети (ПВП) на същите летища.

б) Процентът на нарушенията на минимумите за сепарация в рамките на въздушното пространство на всички органи за обслужване на въздушното движение в държава членка, изчислен като общият брой нарушения на минимумите за сепарация с въздействие върху безопасността, възникнали в това въздушно пространство, е разделен на общия брой пролетени часове под контрол в същото въздушно пространство.

в) Процентът на неразрешените навлизания на пистата на летище, изчислен като общият брой неразрешени навлизания на пистата с какъвто и да е принос от обслужването на въздушното движение или комуникационното, навигационното и обзорното (КНО) обслужване с въздействие върху безопасността, възникнали на това летище, е разделен на общия брой ППП и ПВП движения на същото летище.

г) Процентът на нарушенията на минимумите за сепарация във въздушното пространство, в което доставчикът на аеронавигационно обслужване предоставя обслужване на въздушното движение, изчислен като общият брой нарушения на минимумите за сепарация с какъвто и да е принос от обслужването на въздушното движение или КНО обслужване с въздействие върху безопасността е разделен на общия брой пролетени часове под контрол в това въздушно пространство.

Показателите за наблюдение, посочени в тази точка, се изчисляват за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

За целите на показателите, определени в букви а) и в), „местен“ означава на равнището на летището. За целите на показателя, определен в буква б), „местен“ означава на национално равнище. За целите на показателя, определен в буква г), „местен“ означава на равнището на доставчиците на аеронавигационно обслужване.

2. ОКОЛНА СРЕДА

2.1. **Ключов показател за ефективност**

Средната ефективност на хоризонтален полет по маршрута за действителната траектория, изчислена, както следва:

а) съотношението между дължината на частта от маршрута по действителната траектория, установена въз основа на данни от наблюдения, и изминатото разстояние, сумирано за полетите по ППП във или пресичащи местното въздушно пространство;

б) „част *по маршрута*“ се отнася за разстоянието, прелетяно извън кръг от 40 морски мили около отправното летище и летището на местоназначение;

в) когато полетът започва от или пристига на летище извън местното въздушно пространство, за изчисляване на този показател се използват точките, в които полетът навлиза в местното въздушно пространство или го напуска;

г) когато полетът започва от или пристига на летище в рамките на местното въздушно пространство и пресича неместно въздушно пространство, за изчисляване на този показател се използва само частта, която е в рамките на местното въздушно пространство;

д) „изминато разстояние“ е функция на местоположението на точките, в които полетът навлиза в местното въздушно пространство и го напуска. Изминатото разстояние представлява приносът на тези точки за ортодромическото разстояние между отправната точка и местоназначението на полета;

е) за целите на този показател „местен“ означава „на национално равнище“ или „на равнище функционални блокове въздушно пространство“, в зависимост от равнището, на което е установен планът за ефективност;

ж) показателят се изчислява средно за цялата календарна година и за всяка година от референтния период. При изчисляване на тази средна сума от изчислението се изключват десетте най-високи и десетте най-ниски дневни стойности.

2.2. **Показатели за наблюдение**

а) Средната ефективност на хоризонтален полет по маршрута за траекторията по последния попълнен полетен план, изчислена на местно равнище, както следва:

i) разликата между дължината на частта *по маршрута* за траекторията по последния попълнен полетен план и съответната част от ортодромическото разстояние, сумирана за всички полети по ППП във или пресичащи местното въздушно пространство;

ii) „част *по маршрута*“ се отнася до разстоянието, прелетяно извън кръг от 40 морски мили около летищата;

iii) когато полетът започва от или пристига на летище извън местното въздушно пространство, за изчисляване на този показател се използват точките, в които полетът навлиза в местното въздушно пространство или го напуска;

iv) когато полетът започва от или пристига на летище в рамките на местното въздушно пространство и пресича неместно въздушно пространство, за изчисляване на този показател се използва само частта, която е в рамките на местното въздушно пространство;

v) показателят се изчислява средно за цялата календарна година и за всяка година от референтния период. При изчисляване на тази средна сума от изчислението се изключват десетте най-високи и десетте най-ниски дневни стойности.

б) Средната ефективност на хоризонтален полет по маршрута за най-кратката ограничена траектория, изчислена на местно равнище, както следва:

i) като разликата между дължината на частта по маршрута на най-краткия ограничен маршрут, представен за планиране на полета, изчислен чрез алгоритми за определяне на маршрута и системи за валидиране на полетния план на управителния орган на мрежата и изминатото разстояние, сумирано за всички полети по ППП във или пресичащи местното въздушно пространство;

ii) с този показател се вземат под внимание ограниченията на въздушното пространство, публикувани в документа за наличност на маршрута, изготвен от управителния орган на мрежата, и актуалният статус на условните маршрути към момента на последния попълнен полетен план;

iii) „част *по маршрута*“ се отнася за частта извън кръг от 40 морски мили около отправното летище и летището на местоназначение;

iv) когато полетът започва от или пристига на летище извън местното въздушно пространство, за изчисляване на този показател се използват точките, в които полетът навлиза в местното въздушно пространство или го напуска;

v) когато полетът започва от или пристига на летище в рамките на местното въздушно пространство и пресича неместно въздушно пространство, за изчисляване на този показател се използва само частта, която е в рамките на местното въздушно пространство;

vi) „изминато разстояние“ е функция на местоположението на точките, в които полетът навлиза в местното въздушно пространство и го напуска. Изминатото разстояние представлява приносът на тези точки за ортодромическото разстояние между отправната точка и местоназначението на полета;

vii) показателят се изчислява средно за цялата календарна година и за всяка година от референтния период. При изчисляване на тази средна сума от изчислението се изключват десетте най-високи и десетте най-ниски дневни стойности.

в) Ефективността на полета по отношение на височината за действителната траектория от крайната точка на набор до началната точка на снижение, изчислена, както следва:

i) този показател е процентът от дължината на действителната траектория, осъществена в рамките на 1 000 ft под или на всяка височина над планираното полетно ниво от последния попълнен полетен план, сумиран за всички полети по ППП във или пресичащи местното въздушно пространство.

ii) показателят се изчислява като процент за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

г) Допълнителното време във фазата на рулирането преди излитане, изчислено на местно равнище, както следва:

i) разликата между действителното време за рулиране преди излитане и референтното време за рулиране преди излитане;

ii) референтното време за рулиране преди излитане представлява оптималното време за преминаване, необходимо за рулиране без изчакване;

iii) изразено в минути на отлитане, изчислява се за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

д) Допълнителното време във фазата на рулирането след кацане, изчислено на местно равнище, както следва:

i) този показател представлява разликата между действителното време за рулиране след кацане и референтното време за рулиране след кацане;

ii) референтното време за рулиране след кацане представлява оптималното време за преминаване, необходимо за рулиране след кацане без изчакване;

iii) този показател се изразява в минути на долитане, изчислява се за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

е) Допълнителното време във въздушното пространство на летищните райони, изчислено на местно равнище, както следва:

i) разликата между времето за преминаване през зоната за подреждане в последователността за долитане и за измерване (ASMA) и референтното време въз основа на времето за преминаване през ASMA;

ii) референтното време за преминаване през зоната за подреждане в последователността за долитане и за измерване (ASMA) представлява времето за преминаване, необходимо за изпълнение на подхода без изчакване или векториране;

iii) този показател се изразява в минути на долитане, изчислява се за цялата календарна година и за всяка година от референтния период;

iv) ASMA се определя като цилиндър с радиус 40 морски мили около летището на долитане.

ж) Ефективността на полета по отношение на височината при снижението, изчислена на местно равнище, както следва:

i) продължителността на хоризонтален полет от крайната точка на снижение до кацането за всички долитащи полети по ППП;

ii) изразена като средната продължителност на хоризонтален полет в секунди на долитане;

iii) този показател се изчислява за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

з) Ефективността на полета по отношение на височината при набора, изчислена на местно равнище, както следва:

i) продължителността на хоризонтален полет от излитане до крайната точка на набор за всички отлитащи полети по ППП;

ii) изразена като средната продължителност на хоризонтален полет в секунди на отлитане;

iii) този показател се изчислява за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

и) Ефективното използване на резервирано или отделено въздушно пространство, изчислено в съответствие с точка 2.2, буква г) от раздел 1.

й) Процентът на планиране посредством наличните местни структури на въздушното пространство, изчислен в съответствие с точка 2.2, буква д) от раздел 1.

к) Процентът на използване на наличните местни структури на въздушното пространство, изчислен в съответствие с точка 2.2, буква е) от раздел 1.

За целите на показателите, определени в букви а), б) и в), „местен“ означава „на национално равнище“ или „на равнище функционални блокове въздушно пространство“ в зависимост от нивото, на което е установен планът за ефективност, включително случаи на делегиране на отговорността за предоставяне на обслужване на въздушното движение в резултат на съвместни трансгранични договорености.

За целите на показателите, определени в букви г), д) и е), „местен“ означава на равнището на летището с минимум 80 000 ППП движения на търговския въздушен транспорт за година.

За целите на показателите, определени в букви ж) и з), „местен“ означава на равнището на летището.

За целите на показателите, определени в букви и), й) и к), „местен“ означава на национално равнище, с разбивка на равнището на района на отговорност на районните контролни центрове, включително случаи на делегиране на отговорността за предоставяне на обслужване на въздушното движение в резултат на съвместни трансгранични договорености.

3. КАПАЦИТЕТ

3.1. **Ключови показатели за ефективност**

а) Средно време на закъснение в минути в УПВД *по маршрута* за полет, което може да се дължи на аеронавигационното обслужване, изчислено, както следва:

i) закъснението в УПВД *по маршрута*, изчислено в съответствие с точка 3.1 от раздел 1;

ii) този показател обхваща всички полети по ППП, пресичащи местното въздушно пространство, и всички причини за закъснения в УПВД с изключение на извънредни събития; той обхваща също полети по ППП, пресичащи други въздушни пространства, когато се прилагат корекции за закъснение в резултат на процес на следоперативно коригиране на закъснения, координиран от управителния орган на мрежата, чрез който оперативните заинтересовани страни уведомяват управителния орган на мрежата за въпроси, свързани с измерването, класифицирането и определянето на закъсненията в УПВД;

iii) показателят се изчислява за цялата календарна година и за всяка година от референтния период;

iv) за целите на наблюдението изчислените за този показател стойности се разбиват на национално равнище, в случай че планът за ефективност е установен на равнище функционални блокове въздушно пространство, включително в случаи на делегиране на отговорността за предоставянето на обслужване на въздушното движение в резултат на съвместни трансгранични договорености.

б) Изразено в минути средно време на закъснение в УПВД при долитане, което може да се дължи на аеронавигационно обслужване в зоните на летищата, изчислено на местно равнище по следния начин:

i) този показател представлява средното закъснение при долитане в летището на местоназначение, причинено от регулиране на УПВД, за пристигащ полет по ППП;

ii) този показател обхваща всички пристигащи полети по ППП на летището на местоназначение и всички причини за закъснения в УПВД с изключение на извънредни събития;

iii) показателят се изчислява за цялата календарна година и за всяка година от референтния период;

iv) за целите на наблюдението стойностите, изчислени за този показател, се разбиват на равнище летище.

За целите на показателя, определен в буква а), „местен“ означава „на национално равнище“ или „на равнище функционални блокове въздушно пространство“, в зависимост от равнището, на което е установен планът за ефективност. За целите на показателя, определен в буква б), „местен“ означава на национално равнище.

3.2. **Показатели за наблюдение**

а) Процентът полети по ППП, които спазват своите слотове на УПВД за отлитане на местно равнище, изчислени за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

б) Средното време на закъснение в минути в контрола на въздушното движение за полет преди отлитане, причинено от ограничения за излитането на летището на заминаване, изчислено на местно равнище, както следва:

i) този показател представлява средното закъснение в контрола на въздушното движение за отлитащ полет по ППП преди отлитане;

ii) този показател включва всички полети по ППП, излитащи от летището на заминаване, и обхваща закъсненията в запуска, предизвикани от ограничения на контрола на въздушното движение, когато въздухоплавателното средство е готово да напусне стоянката за заминаване;

iii) този показател се изчислява за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

в) Средното време, изразено в минути, на закъснението на полет при отлитане по всички причини, изчислено на местно равнище в съответствие с точка 3.2, буква в) от раздел 1.

г) Процентът на общото закъснение в УПВД по маршрута (в минути), настъпил в дни, когато дневната пропускателна способност е била над очакваното въздушно движение за деня, изчислен, както следва:

i) закъснението в УПВД по маршрута, изчислено в съответствие с точка 3.1 от раздел 1;

ii) Очакваното въздушно движение за деня се отнася до профила на въздушното движение за деня (референтно въздушно движение), изчислен от управителния орган на мрежата през януари всяка година;

iii) пропускателната способност на въздушното пространство и търсенето при въздушното движение се измерват като ежедневни полети по ППП във въздушното пространство;

iv) въздушното пространство е районът на отговорност, определен за изчисляването на закъсненията в УПВД по маршрута.

д) Годишната среднопретеглена стойност на дневната върхова пропускателна способност, изразена като брой полети по ППП на час, изчислена, както следва:

i) дневната върхова пропускателна способност е средноаритметичната стойност на броя на полетите по ППП през трите часа с най-голям брой полети всеки ден;

ii) стойността, използвана за изчисляване на корекционния коефициент, е броят на полетите по ППП на ден.

За целите на показателя, определен в буква а), „местен“ означава на национално равнище, с разбивка на равнище летище.

За целите на показателите, определени в букви б) и в), „местен“ означава на равнището на летището за летища с 80 000 или повече ППП движения на търговския въздушен транспорт на година.

За целите на показателите, определени в букви г) и д), „местен“ означава на нивото на районен контролен център.

4. ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ

4.1. **Ключови показатели за ефективност**

а) УЕР за аеронавигационно обслужване при прелитане, изчислени, както следва:

i) този показател представлява съотношението между установените разходи при прелитане и прогнозираното въздушно движение в зоната за събиране на такси, изразено в единици обслужване при прелитане, което се очаква за всяка година от референтния период на местно равнище и е посочено в плановете за ефективност;

ii) този показател се посочва в реално изражение в национална валута;

iii) този показател се изчислява за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

б) УЕР за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата, изчислени, както следва:

i) този показател е съотношението между установените разходи и прогнозираното движение, изразено в единици обслужване в зоните на летищата, което се очаква за всяка година от референтния период на местно равнище и е посочено в плановете за ефективност;

ii) този показател се посочва в реално изражение в национална валута;

iii) този показател се изчислява за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

За целите на показателите, определени в букви а) и б), „местен“ означава в зоната за събиране на такси.

4.2. **Показатели за наблюдение**

Реалните единични разходи, направени от ползвателите отделно за аеронавигационно обслужване при прелитане и за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата, изчислени, както следва:

а) сумата на УЕР за аеронавигационно обслужване и среднопретеглената стойност на корекциите в съответствие с член 25, параграф 2, произтичащи от същата година;

б) този показател се посочва в номинално изражение в национална валута;

в) показателят се изчислява за зоната за събиране на такси за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

РАЗДЕЛ 3

КПЕ за определяне на цели и показатели за наблюдение на мрежовите функции

1. Всички показатели, определени в настоящия раздел, са приложими за географската област, попадаща в приложното поле на настоящия регламент.

2. БЕЗОПАСНОСТ

2.1. **Ключови показатели за ефективност**

Равнището на ефективност на управлението на безопасността от управителния орган на мрежата в съответствие с точка 1.1 от раздел 1.

2.2. **Показатели за наблюдение**

Натоварвания по УПВД, надвишаващи пределния капацитет на сектор, деклариран от доставчика на аеронавигационно обслужване, при наложено регулиране на УПВД, изчислен, както следва:

а) съотношението между времето, за което броят полети надвишава с повече от 10 % пределния капацитет на сектора, деклариран от доставчика на аеронавигационно обслужване, при наложено регулиране на УПВД, и общото време, през което е наложено регулиране на УПВД, изчислено за цялата календарна година и за всяка година от референтния период;

б) за целите на този показател регулираното време се разделя на припокриващи се почасови сегменти на всеки 20-минутен интервал.

3. ОКОЛНА СРЕДА

3.1. **Ключови показатели за ефективност**

Подобрението в ефективността на полета по маршрута, постигнато чрез функцията за проектиране на европейска трасова мрежа, свързана с траекторията по последния попълнен полетен план, изразена като процентен пункт от годишните колебания в ефективността на полета по маршрута на траекторията по последния попълнен полетен план, и изчислена в съответствие с точка 2.2, буква а) от раздел 1.

3.2. **Показатели за наблюдение**

Годишната сума на удължаванията на маршрути, произтичащи от процедурите на мрежата за съвместно вземане на решения и действията на оперативния център на управителния орган на мрежата за компенсиране на закъсненията в УПВД по маршрута. Удължаването на маршрутите се измерва в морски мили, по-конкретно като разлика между разстоянието на действителните траектории след приемането на предложенията за премаршрутиране от управителния орган на мрежата, и разстоянието по траекториите на последния попълнен полетен план, преди да се приемат предложенията за премаршрутиране.

4. КАПАЦИТЕТ

4.1. **Ключови показатели за ефективност**

а) Процентът на общото първоначално закъснение в УПВД по маршрута (в минути), компенсирано в резултат на процедурите на мрежата за съвместно вземане на решения и действията на оперативния център на управителния орган на мрежата. Компенсираното закъснение в УПВД по маршрута се изчислява като разликата между първоначалното закъснение на полета по ППП преди предприемането на мерките и закъснението в УПВД по маршрута на същия полет след действията за компенсиране на закъснението. Закъснението в УПВД по маршрута се изчислява в съответствие с точка 3.1 от раздел 1.

б) Процентът на общото първоначално закъснение в УПВД при долитане (в минути), компенсирано в резултат на процедурите на мрежата за съвместно вземане на решения и действията на оперативния център на управителния орган на мрежата. Компенсираното закъснение в УПВД при долитане се изчислява като разликата между първоначалното закъснение при долитане по ППП преди предприемане на мерките и закъснението в УПВД при долитане на летящето след действията за компенсиране на закъснението. Закъснението в УПВД при долитане се изчислява в съответствие с точка 3.2, буква а) от раздел 1.

4.2. **Показатели за наблюдение**

а) Средният за календарна година дневен брой регулирания на УПВД, всяко от които води до по-малко от 200 минути закъснение.

б) Средното за календарна година закъснение през почивните дни в УПВД по маршрута, изразено в минути закъснение на полет.

в) Годишният процент закъснения в УПВД на първата полетна ротация за предварително избрани районни контролни центрове и летища с най-значително потенциално намаление на закъснението, определяно на годишна основа от управителния орган на мрежата, изчислен, както следва:

i) закъснението в УПВД по маршрута, изчислено в съответствие с точка 3.1 от раздел 1;

ii) определянето на причините за почасово закъснение в УПВД се основава на разчетното време за навлизане в съответното въздушно пространство по маршрута;

iii) Закъснението в УПВД при долитане, изчислено в съответствие с точка 3.2, буква а) от раздел 1;

5. ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ

5.1. **Показатели за наблюдение**

Единичните разходи за изпълнение на задачите на управителния орган на мрежата, изчислени, както следва:

а) като съотношението между реалните разходи за изпълнение на задачите на управителния орган на мрежата и движението при прелитане, изразено в единици обслужване при прелитане по време на референтния период на нивото на географската област, в която управителният орган на мрежата изпълнява своите задачи, необходими за изпълнение на мрежовите функции;

б) посочени в евро и в реално изражение;

в) изчислени за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.“