2024/3128

17.12.2024

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2024/3128

ze dne 16. prosince 2024,

kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2019/317, pokud jde o nové a revidované ukazatele sledování pro systém sledování výkonnosti a systému poplatků v jednotném evropském nebi

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení) ([1]), a zejména na čl. 11 odst. 6 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi, zřízený v souladu s prováděcím nařízením Komise (EU) 2019/317 ([2]), obsahuje regulační nástroje pro stanovení cílů a sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě a podávání zpráv o ní v klíčových oblastech výkonnosti týkajících se bezpečnosti, životního prostředí, kapacity a efektivity nákladů. Kromě klíčových ukazatelů výkonnosti, pro něž jsou stanoveny cíle, zahrnuje systém také ukazatele pro sledování výkonnosti ve všech čtyřech klíčových oblastech výkonnosti pro traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby, jakož i pro funkce sítě, v zájmu zlepšení celkové výkonnosti sítě.

(2) Díky novému vývoji v oblasti měření výkonnosti a dostupnosti údajů bylo možné stávající ukazatele pro sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě zdokonalit a doplnit ukazatele nové. Informace, které mohou tyto nové, zdokonalené ukazatele poskytnout, jsou zásadní pro rozvoj systému sledování výkonnosti a systému poplatků v budoucích referenčních obdobích.

(3) Z práce orgánu pro kontrolu výkonnosti uvedeného v čl. 11 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004 vyplynulo, že je nezbytné prozkoumat způsoby, jak zlepšit environmentální výkonnost sítě s cílem přispět k provádění požadavků Zelené dohody pro Evropu ([3]). V současné době se ukazatele vztahují pouze na některé prvky dráhy letu. Proto jsou zapotřebí nové ukazatele, aby bylo možné přesněji měřit environmentální výkonnost určitých prvků, jako jsou let stálým stoupáním, čas pojíždění po přistání a vertikální efektivita letu. Kromě toho by v zájmu zlepšení environmentální a celkové výkonnosti měly být zahrnuty ukazatele pro sledování v klíčové oblasti výkonnosti, které zachycují propustnost.

(4) Zavedením nových nebo pozměněných ukazatelů by se neměla zvýšit zátěž spojená s podáváním zpráv, neboť tyto ukazatele by měly být z velké části vypočítány na základě údajů, které má Eurocontrol již k dispozici.

(5) Vzhledem k množství změn, které je třeba provést v příloze I prováděcího nařízení (EU) 2019/317, a v zájmu zlepšení jeho strukturální a jazykové soudržnosti by uvedená příloha měla být zcela nahrazena.

(6) Toto nařízení by se mělo použít ve čtvrtém referenčním období a v následných referenčních obdobích.

([1]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.

([2]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi a kterým se ruší prováděcí nařízení (EU) č. 390/2013 a (EU) č. 391/2013 (Úř. věst. L 56, 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([3]) Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, Zelená dohoda pro Evropu (COM(2019) 640 final).

(7) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro jednotné nebe,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Prováděcí nařízení (EU) 2019/317 se mění takto:

Příloha I se nahrazuje zněním uvedeným v příloze tohoto nařízení.

V příloze VI bodě 3 písm. a) se rok „2018“ nahrazuje rokem „2019“.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 1. ledna 2025.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 16. prosince 2024.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

PŘÍLOHA

„„PŘÍLOHA I

KLÍČOVÉ UKAZATELE VÝKONNOSTI PRO STANOVENÍ CÍLŮ A UKAZATELE PRO SLEDOVÁNÍ

ODDÍL 1

Klíčové ukazatele výkonnosti pro stanovení cílů pro celou Unii a ukazatele pro sledování na úrovni Unie

1. BEZPEČNOST

1.1. Klíčové ukazatele výkonnosti

Minimální úroveň efektivnosti řízení bezpečnosti, která má být dosažena poskytovateli letových navigačních služeb certifikovanými pro poskytování letových provozních služeb. Tento klíčový ukazatel výkonnosti měří úroveň provádění těchto cílů řízení bezpečnosti:

a) bezpečnostní politika a cíle bezpečnosti;

b) řízení bezpečnostních rizik;

c) zajištění bezpečnosti;

d) prosazování bezpečnosti;

e) kultura bezpečnosti.

1.2. Ukazatele pro sledování

a) Míra narušení dráhy na úrovni Unie s dopadem na bezpečnost vypočítaná v souladu s oddílem 2 bodem 1.2 písm. a);

b) míra porušení minim rozstupů na úrovni Unie s dopadem na bezpečnost vypočítaná v souladu s oddílem 2 bodem 1.2 písm. b).

2. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

2.1. Klíčové ukazatele výkonnosti

Tento klíčový ukazatel výkonnosti měří průměrnou horizontální efektivitu traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, vypočítanou takto:

a) srovnání délky traťové části skutečné dráhy letu odvozené z přehledových dat s dosaženou vzdáleností u součtu letů IFR uskutečněných v rámci evropského vzdušného prostoru definovaného v článku 1 nebo tímto prostorem prolétávajících;

b) jako „traťová část“ je označována vzdálenost proletěná mimo okruh 40 námořních mil kolem letiště;

c) pokud letadlo odlétá z letiště mimo evropský vzdušný prostor nebo na toto letiště přilétá, pro výpočet tohoto ukazatele se jakožto výchozí nebo cílový bod použije místo vstupu do evropského vzdušného prostoru nebo místo opuštění tohoto prostoru, namísto letiště odletu či letiště určení;

d) pokud letadlo odlétá z letiště v evropském vzdušném prostoru a na toto letiště přilétá, přičemž přelétá neevropský vzdušný prostor, použije se pro výpočet tohoto ukazatele pouze část uvnitř evropského vzdušného prostoru;

e) „dosažená vzdálenost“ je funkce polohy místa vstupu letu do každého úseku vzdušného prostoru a místa jeho opuštění pro všechny části dráhy letu. Dosažená vzdálenost představuje příspěvek těchto bodů k ortodromické vzdálenosti mezi místem počátku a místem určení letu;

f) ukazatel se vypočítává jako průměr pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období. Při výpočtu tohoto průměru se nezohledňuje deset nejvyšších denních hodnot a deset nejnižších denních hodnot.

2.2. **Ukazatele pro sledování**

a) Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci dráhy letu podle posledního podaného letového plánu, vypočítaná takto:

i) rozdíl délky traťové části dráhy letu podle posledního podaného letového plánu a odpovídajícího úseku ortodromické vzdálenosti u součtu všech letů IFR uskutečněných v rámci evropského vzdušného prostoru nebo tímto prostorem prolétávajících;

ii) jako „traťová část“ je označována vzdálenost proletěná mimo okruh 40 námořních mil kolem letiště;

iii) pokud letadlo odlétá z letiště mimo evropský vzdušný prostor nebo na toto letiště přilétá, pro výpočet tohoto ukazatele se jakožto výchozí nebo cílový bod použije místo vstupu do evropského vzdušného prostoru nebo místo opuštění tohoto prostoru, namísto letiště odletu či letiště určení;

iv) pokud letadlo odlétá z letiště v evropském vzdušném prostoru a na toto letiště přilétá, přičemž přelétá neevropský vzdušný prostor, použije se pro výpočet tohoto ukazatele pouze část uvnitř evropského vzdušného prostoru;

v) ukazatel se vypočítává jako průměr pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období. Při výpočtu tohoto průměru se nezohledňuje deset nejvyšších denních hodnot a deset nejnižších denních hodnot.

b) Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci nejkratší dráhy letu s omezeními, vypočítaná takto:

i) rozdíl mezi délkou traťové části nejkratší dráhy s omezeními (SCR) dostupné pro plánování letu, vypočítanou pomocí algoritmů pro zjišťování trasy a systémů validace letového plánu použitých manažerem struktury vzdušného prostoru, a odpovídajícího úseku ortodromické vzdálenosti u součtu všech letů IFR uskutečněných v rámci evropského vzdušného prostoru nebo tímto prostorem prolétávajících;

ii) tento ukazatel zohledňuje omezení vzdušného prostoru ve dnech s vojenskými aktivitami a bez nich zveřejněná v dokumentu o dostupnosti trati (RAD) vydaném manažerem struktury vzdušného prostoru a skutečný stav kondicionálních tratí v době posledního podaného letového plánu;

iii) jako „traťová část“ je označován úsek mimo okruh 40 námořních mil kolem letiště;

iv) pokud letadlo odlétá z letiště mimo evropský vzdušný prostor nebo na toto letiště přilétá, pro výpočet tohoto ukazatele se jakožto výchozí nebo cílový bod použije místo vstupu do evropského vzdušného prostoru nebo místo opuštění tohoto prostoru, namísto letiště odletu či letiště určení;

v) pokud letadlo odlétá z letiště v evropském vzdušném prostoru a na toto letiště přilétá, přičemž přelétá neevropský vzdušný prostor, použije se pro výpočet tohoto ukazatele pouze část uvnitř evropského vzdušného prostoru;

vi) ukazatel se vypočítává jako průměr pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období. Při výpočtu tohoto průměru se nezohledňuje deset nejvyšších denních hodnot a deset nejnižších denních hodnot.

c) Vertikální efektivita letu v rámci skutečné dráhy letu mezi vrcholem stoupání a vrcholem klesání, vypočítaná takto:

i) tento ukazatel je procentní podíl délky skutečné dráhy letu proletěné nejvýše 1 000 stop pod plánovanou letovou hladinou podle posledního podaného letového plánu nebo v jakékoli výšce nad touto hladinou u součtu všech letů IFR uskutečněných v rámci evropského vzdušného prostoru nebo tímto prostorem prolétávajících;

ii) ukazatel se vypočítává jako procentní podíl pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

d) Účelné využívání vyhrazeného nebo odděleného vzdušného prostoru vypočítané jako poměr mezi konečným časem použitým pro oddělení od všeobecného letového provozu nebo vyhrazení vzdušného prostoru a časem původně přiděleným na činnosti vyžadující takové oddělení nebo vyhrazení. Ukazatel je vypočítán pro veškerá přidělení vzdušného prostoru oznámená manažerovi struktury vzdušného prostoru.

e) Míra plánování letů přes dostupné struktury vzdušného prostoru – včetně vyhrazeného nebo odděleného vzdušného prostoru – pro všeobecný letový provoz, vypočítaná jako procentní podíl počtu letadel, která podávají letové plány přes takové struktury vzdušného prostoru, z počtu letadel, která mohla podat letový plán přes uvedené struktury. Ukazatel je vypočítán pro veškerá přidělení vzdušného prostoru oznámená manažerovi struktury vzdušného prostoru.

f) Míra používání dostupných struktur vzdušného prostoru pro všeobecný letový provoz – včetně vyhrazeného nebo odděleného vzdušného prostoru – vypočítaná jako procentní podíl počtu letadel prolétávajících přes takové struktury vzdušného prostoru z počtu letadel, která mohla podat plán letu přes tyto struktury. Ukazatel je vypočítán pro veškerá přidělení vzdušného prostoru oznámená manažerovi struktury vzdušného prostoru.

3. KAPACITA

3.1. **Klíčový ukazatel výkonnosti**

Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM v minutách na let, které lze přičíst letovým navigačním službám, vypočítané takto:

a) zpoždění na trati z důvodů ATFM je zpoždění vypočítané manažerem struktury vzdušného prostoru, vyjádřené jako rozdíl mezi předpokládaným časem vzletu a vypočítaným časem vzletu přiděleným manažerem struktury vzdušného prostoru;

b) pro účely tohoto ukazatele:

se „předpokládaným časem vzletu“ rozumí předpokládaný čas, kdy letadlo začne být neseno vzduchem, vypočítaný manažerem struktury vzdušného prostoru a založený na posledním odhadovaném čase zahájení pojíždění nebo cílový čas zahájení pojíždění pro taková letiště, na něž se vztahují procesy společného rozhodování (CDM) letišť, plus předpokládaný čas pojíždění na vzlet vypočítaný manažerem struktury vzdušného prostoru;

se „vypočítaným časem vzletu“ rozumí čas přidělený manažerem struktury vzdušného prostoru v den provozu v důsledku taktického přidělování letištních časů, během kterých se očekává, že letadlo začne být neseno vzduchem;

se „předpokládaným časem pojíždění na vzlet“ rozumí předpokládaný čas mezi časem zahájení pojíždění a vzletem. Tento odhad zahrnuje rezervní čas pro zpoždění ve vyčkávacím místě nebo vzdálené odmrazování před vzletem;

c) tento ukazatel zahrnuje všechny lety IFR a všechny příčiny zpoždění z důvodů ATFM, s výjimkou mimořádných událostí;

d) tento ukazatel se vypočítává pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

3.2. **Ukazatele pro sledování**

a) Průměrné zpoždění při příletu z důvodů ATFM vyjádřené v minutách na let, které lze přičíst letištním a přibližovacím službám a letovým navigačním službám, které bylo způsobeno omezeními při přistání na letišti určení, vypočítané takto:

i) průměrné zpoždění vzniklé při příletu z důvodů ATFM připadající na přilétající lety IFR;

ii) tento ukazatel zahrnuje všechny lety IFR přistávající na letišti určení a vztahuje se na všechny příčiny zpoždění při příletu z důvodů ATFM, s výjimkou mimořádných událostí;

iii) tento ukazatel se vypočítává pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

b) Procentní podíl letů se zpožděním na trati z důvodů ATFM větším než 15 minut se vypočítává takto:

i) zpoždění na trati z důvodů ATFM vypočítané v souladu s bodem 3.1 písm. a);

ii) tento ukazatel zahrnuje všechny lety IFR a všechny příčiny zpoždění z důvodů ATFM, s výjimkou mimořádných událostí;

iii) tento ukazatel se vypočítává pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

c) Průměrné zpoždění z jakékoli příčiny při odletu vyjádřené v minutách na let, vypočítané takto:

i) průměrné zpoždění, které lze přičíst:

— zpožděním z důvodu provozu letových linek,

— zpoždění na trati z důvodů ATFM, které hlásí uživatelé vzdušného prostoru,

— reakčnímu (následnému) zpoždění,

— zpoždění letištního provozu včetně zpoždění na letišti z důvodů ATFM, která hlásí uživatelé vzdušného prostoru, způsobená regulačními opatřeními na základě objemu provozu, u nichž se referenční místo klasifikuje jako letištní zóna nebo letiště;

ii) zahrnuje všechny lety IFR a vypočítává se pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

4. EFEKTIVITA NÁKLADŮ

4.1. **Klíčové ukazatele výkonnosti**

Meziroční změna průměrných „stanovených jednotkových nákladů“ na traťové navigační služby pro celou Unii, vypočítaná takto:

a) procentní podíl, v němž se odráží meziroční změna průměrných stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby pro celou Unii, počínaje základní hodnotou uvedenou v čl. 9 odst. 4 písm. a);

b) vypočítává se pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období;

c) průměrné stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby pro celou Unii jsou poměr mezi stanovenými traťovými náklady a předpokládaným provozem na trati vyjádřený ve výkonových jednotkách traťových navigačních služeb, který se v každém roce referenčního období očekává na úrovni Unie a který je uveden v předpokladech Komise pro stanovení výkonnostních cílů pro celou Unii v souladu s čl. 9 odst. 3;

d) průměrné stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby pro celou Unii se vypočítávají v eurech a v reálných hodnotách.

4.2. **Ukazatele pro sledování**

Skutečné jednotkové náklady vzniklé uživatelům zvlášť za traťové navigační služby a za letištní a přibližovací služby na úrovni Unie vypočítané takto:

a) vážený průměr součtu stanovených jednotkových nákladů na letové navigační služby pro každý členský stát a úprav v souladu s čl. 25 odst. 2, pocházejících z tohoto roku;

b) je vyjádřen v eurech a ve jmenovitém vyjádření;

c) vypočítává se pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

ODDÍL 2

Stanovení cílů pro klíčové ukazatele výkonnosti na místní úrovni a ukazatele pro sledování na místní úrovni

1. BEZPEČNOST

1.1. **Klíčový ukazatel výkonnosti**

Úroveň efektivnosti řízení bezpečnosti v souladu s oddílem 1 bodem 1.1.

Pro účely tohoto ukazatele se pojmem „místní“ rozumí na úrovni poskytovatelů letových navigačních služeb.

1.2. **Ukazatele pro sledování**

a) Míra narušení dráhy na letištích nacházejících se v členském státě, vypočítaná jako celkový počet narušení dráhy s dopadem na bezpečnost, která nastala na těchto letištích, vydělený celkovým počtem pohybů v souladu s pravidly pro let podle přístrojů (IFR) a pravidly letu za viditelnosti (VRF) na těchto letištích.

b) Míra porušení minim rozstupů ve vzdušném prostoru všech řídicích stanovišť letových provozních služeb v členském státě, vypočítaná jako celkový počet porušení minim rozstupů s dopadem na bezpečnost, která nastala v tomto vzdušném prostoru, vydělený celkovým počtem řízených letových hodin v tomto vzdušném prostoru.

c) Míra narušení dráhy na letišti vypočítaná jako celkový počet narušení dráhy s jakýmkoli příspěvkem ze strany služeb letového provozu nebo spojovacích, navigačních a přehledových služeb (CNS) s dopadem na bezpečnost, jež nastala na tomto letišti, vydělený celkovým počtem pohybů IFR a VFR na tomto letišti.

d) Míra porušení minim rozstupů ve vzdušném prostoru, v němž poskytovatel letových navigačních služeb poskytuje letové provozní služby, vypočítaná jako celkový počet porušení minim rozstupů s jakýmkoli příspěvkem ze strany služeb letového provozu nebo služeb CNS s dopadem na bezpečnost, vydělený celkovým počtem řízených letových hodin v tomto vzdušném prostoru.

Ukazatele pro sledování uvedené v tomto bodě se vypočítávají pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

Pro účely ukazatelů stanovených v písmenech a) a c) se pojmem „místní“ rozumí na úrovni letiště. Pro účely ukazatele stanoveného v písmenu b) se pojmem „místní“ rozumí na vnitrostátní úrovni. Pro účely ukazatele stanoveného v písmenu d) se pojmem „místní“ rozumí na úrovni poskytovatelů letových navigačních služeb.

2. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

2.1. **Klíčový ukazatel výkonnosti**

Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, vypočítaná takto:

a) srovnání délky traťové části skutečné dráhy letu odvozené z přehledových dat s dosaženou vzdáleností u součtu letů IFR uskutečněných v rámci místního vzdušného prostoru nebo tímto prostorem prolétávajících;

b) jako „traťová část“ je označována vzdálenost proletěná mimo okruh 40 námořních mil kolem letiště odletu a letiště určení;

c) pokud letadlo odlétá z letiště mimo místní vzdušný prostor nebo na toto letiště přilétá, použijí se pro výpočet tohoto ukazatele místa vstupu do místního vzdušného prostoru nebo místa jeho opuštění;

d) pokud letadlo odlétá z letiště v místním vzdušném prostoru a na toto letiště přilétá, přičemž přelétá vzdušný prostor, který není považován za místní, použije se pro výpočet tohoto ukazatele pouze část uvnitř místního vzdušného prostoru;

e) „dosažená vzdálenost“ je funkce polohy místa vstupu letu do místního vzdušného prostoru a místa jeho opuštění. Dosažená vzdálenost představuje příspěvek těchto bodů k ortodromické vzdálenosti mezi místem počátku a místem určení letu;

f) pro účely tohoto ukazatele se pojmem „místní“ rozumí na vnitrostátní úrovni nebo úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru v závislosti na úrovni, na níž je stanoven plán výkonnosti;

g) ukazatel se vypočítává jako průměr pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období. Při výpočtu tohoto průměru se nezohledňuje deset nejvyšších denních hodnot a deset nejnižších denních hodnot.

2.2. **Ukazatele pro sledování**

a) Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci dráhy letu podle posledního podaného letového plánu, vypočítaná na místní úrovni takto:

i) rozdíl délky traťové části dráhy letu podle posledního podaného letového plánu a odpovídajícího úseku ortodromické vzdálenosti u součtu všech letů IFR uskutečněných v rámci místního vzdušného prostoru nebo tímto prostorem prolétávajících;

ii) jako „traťová část“ je označována vzdálenost proletěná mimo okruh 40 námořních mil kolem letiště;

iii) pokud letadlo odlétá z letiště mimo místní vzdušný prostor nebo na toto letiště přilétá, použijí se pro výpočet tohoto ukazatele místa vstupu do místního vzdušného prostoru nebo místa jeho opuštění;

iv) pokud letadlo odlétá z letiště v místním vzdušném prostoru a na toto letiště přilétá, přičemž přelétá vzdušný prostor, který není považován za místní, použije se pro výpočet tohoto ukazatele pouze část uvnitř místního vzdušného prostoru;

v) vypočítává se jako průměr pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období. Při výpočtu tohoto průměru se nezohledňuje deset nejvyšších denních hodnot a deset nejnižších denních hodnot.

b) Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci nejkratší dráhy letu s omezeními, vypočítaná na místní úrovni takto:

i) rozdíl mezi délkou traťové části nejkratší dráhy s omezeními dostupné pro plánování letu, vypočítanou pomocí algoritmů pro zjišťování trasy a systémů validace letového plánu použitých manažerem struktury vzdušného prostoru a součtem dosažené vzdálenosti u součtu všech letů IFR uskutečněných v rámci místního vzdušného prostoru nebo tímto prostorem prolétávajících;

ii) tento ukazatel zohledňuje omezení vzdušného prostoru zveřejněná v dokumentu o dostupnosti trati vydaném manažerem struktury vzdušného prostoru a skutečný stav kondicionálních tratí v době posledního podaného letového plánu;

iii) jako „traťová část“ je označován úsek mimo okruh 40 námořních mil kolem letiště odletu a letiště určení;

iv) pokud letadlo odlétá z letiště mimo místní vzdušný prostor nebo na toto letiště přilétá, použijí se pro výpočet tohoto ukazatele místa vstupu do místního vzdušného prostoru nebo místa jeho opuštění;

v) pokud letadlo odlétá z letiště v místním vzdušném prostoru a na toto letiště přilétá, přičemž přelétá vzdušný prostor, který není považován za místní, použije se pro výpočet tohoto ukazatele pouze část uvnitř místního vzdušného prostoru;

vi) „dosažená vzdálenost“ je funkce polohy místa vstupu letu do místního vzdušného prostoru a místa jeho opuštění. Dosažená vzdálenost představuje příspěvek těchto bodů k ortodromické vzdálenosti mezi místem počátku a místem určení letu;

vii) vypočítává se jako průměr pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období. Při výpočtu tohoto průměru se nezohledňuje deset nejvyšších denních hodnot a deset nejnižších denních hodnot.

c) Vertikální efektivita letu v rámci skutečné dráhy letu mezi vrcholem stoupání a vrcholem klesání, vypočítaná takto:

i) tento ukazatel je procentní podíl délky skutečné dráhy letu proletěné nejvýše 1 000 stop pod plánovanou letovou hladinou podle posledního podaného letového plánu nebo v jakékoli výšce nad touto hladinou u součtu všech letů IFR uskutečněných v rámci místního vzdušného prostoru nebo tímto prostorem prolétávajících;

ii) tento ukazatel se vypočítává jako procentní podíl pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

d) Dodatečný čas ve fázi pojíždění na vzlet vypočítaný na místní úrovni takto:

i) rozdíl mezi skutečným časem pojíždění na vzlet a referenčním časem pojíždění na vzlet;

ii) referenční čas pojíždění na vzlet představuje optimální čas tranzitu potřebný pro pojíždění na vzlet bez vyčkávání;

iii) je vyjádřen v minutách na odlet a vypočítává se pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

e) Dodatečný čas ve fázi pojíždění po přistání, vypočítaný na místní úrovni takto:

i) rozdíl mezi skutečným časem pojíždění po přistání a referenčním časem pojíždění po přistání;

ii) referenční čas pojíždění po přistání představuje optimální čas tranzitu potřebný pro pojíždění po přistání bez vyčkávání;

iii) je vyjádřen v minutách na přílet a vypočítává se pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

f) Dodatečný čas v koncovém vzdušném prostoru, vypočítaný na místní úrovni takto:

i) rozdíl mezi časem tranzitu v oblasti řazení přilétajících letadel a regulování toku letového provozu (dále jen „ASMA“) a referenčním časem na základě času tranzitu v oblasti ASMA;

ii) referenční čas ASMA představuje čas tranzitu potřebný pro provedení přiblížení bez vyčkávání nebo vektorování;

iii) je vyjádřen v minutách na přílet a vypočítává se pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období;

iv) oblast ASMA je definována jako válec o poloměru 40 námořních mil kolem letiště příletu.

g) Vertikální efektivita letu v rámci klesání, vypočítaná na místní úrovni takto:

i) doba trvání vodorovného letu od vrcholu klesání do přistání všech přilétajících letů IFR;

ii) vyjádřena jako průměrná doba trvání vodorovného letu v sekundách na přílet;

iii) vypočítává se pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

h) Vertikální efektivita letu v rámci stoupání, vypočítaná na místní úrovni takto:

i) doba trvání vodorovného letu od vzletu po vrchol stoupání všech odlétajících letů IFR;

ii) vyjádřena jako průměrná doba trvání vodorovného letu v sekundách na odlet;

iii) vypočítává se pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

i) Účelné využívání vyhrazeného nebo odděleného místního vzdušného prostoru vypočítané v souladu s oddílem 1 bodem 2.2 písm. d).

j) Míra plánování přes dostupné místní struktury vzdušného prostoru, vypočítaná v souladu s oddílem 1 bodem 2.2 písm. e).

k) Míra používání dostupných místních struktur vzdušného prostoru vypočítaná v souladu s oddílem 1 bodem 2.2 písm. f).

Pro účely ukazatelů stanovených v písmenech a), b) a c) se pojmem „místní“ rozumí na úrovni vnitrostátní nebo úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru závisející na úrovni, na níž je stanoven plán výkonnosti, včetně případů přenesení odpovědnosti za poskytování letových provozních služeb v důsledku přeshraničních opatření založených na spolupráci.

Pro účely ukazatelů stanovených v písmenech d), e) a f) se pojmem „místní“ rozumí na úrovni letiště s nejméně 80 000 pohyby letecké dopravy IFR za rok.

Pro účely ukazatelů stanovených v písmenech g) a h) se pojmem „místní“ rozumí na úrovni letiště.

Pro účely ukazatelů stanovených v písmenech i), j) a k) se pojmem „místní“ rozumí na vnitrostátní úrovni s rozčleněním na úrovně podle oblasti odpovědnosti oblastních středisek řízení včetně případů přenesení odpovědnosti za poskytování letových provozních služeb v důsledku přeshraničních opatření založených na spolupráci.

3. KAPACITA

3.1. **Klíčové ukazatele výkonnosti**

a) Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM vyjádřené v minutách na let, které lze přičíst letovým navigačním službám, vypočítané takto:

i) zpoždění na trati z důvodů ATFM vypočítané v souladu s oddílem 1 bodem 3.1;

ii) tento ukazatel zahrnuje všechny lety IFR prolétávající místním vzdušným prostorem a všechny příčiny zpoždění z důvodů ATFM, s výjimkou mimořádných událostí; zahrnuje také lety IFR prolétávající jinými vzdušnými prostory, u nichž jsou provedeny korekce zpoždění v důsledku procesu poprovozních úprav zpoždění koordinovaného manažerem struktury vzdušného prostoru, jehož prostřednictvím provozní uživatelé informují manažera struktury vzdušného prostoru o problémech souvisejících s měřením, klasifikací a přiřazováním zpoždění z důvodů ATFM;

iii) vypočítává se pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období;

iv) pro sledování jsou hodnoty vypočítané pro tento ukazatel rozčleněny na vnitrostátní úrovni v případě, že plán výkonnosti je na níž je stanoven na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru, včetně případů přenesení odpovědnosti za poskytování letových provozních služeb v důsledku přeshraničních opatření založených na spolupráci.

b) Průměrné zpoždění při příletu z důvodů ATFM vyjádřené v minutách na let, které lze přičíst letištním a přibližovacím službám a letovým navigačním službám, vypočítané na místní úrovni takto:

i) průměrné zpoždění při příletu na letišti určení způsobené regulačními opatřeními ATFM, pro ATFM na přilétající let IFR;

ii) vztahuje se na všechny lety IFR přistávající na letišti určení a na všechny příčiny zpoždění z důvodů ATFM, s výjimkou mimořádných událostí;

iii) vypočítává se pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období;

iv) pro sledování jsou hodnoty vypočítané pro tento ukazatel rozloženy na úroveň letišť.

Pro účely ukazatele stanoveného v písmenu a) se pojmem „místní“ rozumí na vnitrostátní úrovni nebo úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru v závislosti na úrovni, na níž je stanoven plán výkonnosti. Pro účely ukazatele stanoveného v písmenu b) se pojmem „místní“ rozumí na úrovni úroveň vnitrostátní.

3.2. **Ukazatele pro sledování**

a) Procentní podíl letů IFR dodržujících své odletové letištní časy na místní úrovni vypočítaný pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

b) Průměrné zpoždění před odletem z důvodů řízení letového provozu vyjádřené v minutách na let, které bylo způsobeno omezeními při vzletu na letišti odletu, vypočítané na místní úrovni takto:

i) průměrné zpoždění před odletem z důvodů řízení letového provozu připadající na odlétající lety IFR;

ii) zahrnuje všechny lety IFR vzlétající na letišti odletu a vztahuje se na zpoždění při startu způsobené omezeními daného řízení letového provozu, když je letadlo připraveno opustit odletové stání;

iii) tento ukazatel se vypočítává pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

c) Průměrné zpoždění při odletu ze všech důvodů vyjádřené v minutách na let, vypočítané na místní úrovni v souladu s oddílem 1 bodem 3.2 písm. c).

d) Procentní podíl všech minut zpoždění na trati z důvodů ATFM ve dnech, kdy denní propustnost přesahovala očekávaný denní provoz, vypočítaný takto:

i) zpoždění na trati z důvodů ATFM vypočítané v souladu s oddílem 1 bodem 3.1;

ii) očekávaný denní provoz odpovídá profilu denního provozu (referenční provoz) vypočítanému manažerem struktury vzdušného prostoru v lednu každého roku;

iii) propustnost vzdušného prostoru a poptávka po provozu se měří podle počtu vstupů letů IFR do vzdušného prostoru za den;

iv) vzdušný prostor je oblast odpovědnosti vymezená pro výpočet zpoždění na trati z důvodů ATFM.

e) Roční vážený průměr špičkové denní propustnosti vyjádřený jako počet letů IFR za hodinu, vypočítaný takto:

i) špičková denní propustnost je aritmetický průměr počtu letů IFR zaznamenaných během tří hodin každého dne s nejvyšším počtem letů;

ii) hodnota použitá pro výpočet tohoto vážení je počet letů IFR za den.

Pro účely ukazatele uvedeného v písmenu a) se pojmem „místní“ rozumí na vnitrostátní úrovni, která je dále rozčleněna na úrovně podle letišť.

Pro účely ukazatelů stanovených v písmenech b) a c) se pojmem „místní“ rozumí na úrovni letiště u letišť s nejméně 80 000 pohyby letecké dopravy IFR za rok.

Pro účely ukazatelů uvedených v písmenech d) a e) se pojmem „místní“ rozumí na úrovni oblastních středisek řízení.

4. EFEKTIVITA NÁKLADŮ

4.1. **Klíčové ukazatele výkonnosti**

a) Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby, vypočítané takto:

i) poměr mezi stanovenými traťovými náklady a předpokládaným provozem v oblasti zpoplatnění vyjádřený ve výkonových jednotkách traťových navigačních služeb, který je v každém roce referenčního období očekáván na místní úrovni a je zahrnut v plánech výkonnosti;

ii) je vyjádřen v reálných hodnotách a v národní měně;

iii) vypočítává se pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

b) Stanovené jednotkové náklady na letištní a přibližovací služby, vypočítané takto:

i) poměr mezi stanovenými náklady a předpokládaným provozem vyjádřený ve výkonových jednotkách letištních a přibližovacích služeb, který je v každém roce referenčního období očekáván na místní úrovni a je zahrnut v plánech výkonnosti;

ii) je vyjádřen v reálných hodnotách a v národní měně;

iii) vypočítává se pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

Pro účely ukazatelů uvedených v písmenech a) a b) se pojmem „místní“ rozumí na úrovni oblastí zpoplatnění.

4.2. **Ukazatele pro sledování**

Skutečné jednotkové náklady vzniklé uživatelům zvlášť za traťové navigační služby a za letištní a přibližovací služby, vypočítané takto:

a) součet stanovených jednotkových nákladů na letové navigační služby a úprav v souladu s čl. 25 odst. 2, pocházejících z tohoto roku;

b) je vyjádřen v nominálních hodnotách a v národní měně;

c) vypočítává se na úrovni oblasti zpoplatnění pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

ODDÍL 3

Klíčové ukazatele výkonnosti pro stanovení cílů a ukazatele pro sledování funkcí sítě

1. Všechny ukazatele stanovené v tomto oddíle platí pro zeměpisnou oblast v rozsahu působnosti tohoto nařízení.

2. BEZPEČNOST

2.1. **Klíčové ukazatele výkonnosti**

Úroveň efektivnosti řízení bezpečnosti manažera struktury vzdušného prostoru v souladu s oddílem 1 bodem 1.1.

2.2. **Ukazatele pro sledování**

Překročení ATFM nad mezní hodnoty kapacity sektoru, v němž platí regulační opatření ATFM, deklarované poskytovatelem letových navigačních služeb, vypočítaná takto:

a) poměr mezi časem, kdy počet letů překračuje o více než 10 % mezní hodnoty kapacity sektoru, v němž platí regulační opatření ATFM, deklarované poskytovatelem letových navigačních služeb, a celkovým časem, v němž platí regulační opatření ATFM, vypočítaný pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období;

b) pro účely tohoto ukazatele je regulovaný čas rozdělen na překrývající se hodinové úseky při každém 20minutovém intervalu.

3. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

3.1. **Klíčové ukazatele výkonnosti**

Zlepšení efektivity traťových letů díky funkci navrhování evropské sítě tratí ATS vztahující se na dráhu letu podle posledního podaného letového plánu, vyjádřené jako procentní bod meziroční změny efektivity traťových letů v rámci dráhy letu podle posledního podaného letového plánu a vypočítané v souladu s oddílem 1 bodem 2.2 písm. a).

3.2 **Ukazatele pro sledování**

Roční součet prodloužení trasy, která vyplývají z postupů sítě rozhodování založeného na spolupráci a z činností provozního střediska manažera struktury vzdušného prostoru v zájmu snížení zpoždění na trati z důvodů ATFM. Prodloužení trasy se měří v námořních mílích jako rozdíl mezi délkou skutečné dráhy letu po přijetí návrhu manažera struktury vzdušného prostoru na přesměrování a délkou podle posledního podaného letového plánu před přijetím návrhu na přesměrování.

4. KAPACITA

4.1. **Klíčové ukazatele výkonnosti**

a) Procentní podíl celkových minut původního zpoždění na trati z důvodů ATFM, které bylo sníženo pomocí postupů sítě společného rozhodování a činností provozního střediska manažera struktury vzdušného prostoru. Snížení zpoždění na trati z důvodů ATFM je vypočítáno jako rozdíl mezi původním zpožděním letu IFR při absenci opatření a zpožděním téhož letu na trati z důvodů ATFM po provedení činností snižujících zpoždění. Zpoždění na trati z důvodů ATFM je vypočítáno v souladu s oddílem 1 bodem 3.1.

b) Procentní podíl celkových minut původního zpoždění při příletu z důvodů ATFM, které bylo sníženo pomocí postupů sítě společného rozhodování a činností provozního střediska manažera struktury vzdušného prostoru. Snížení zpoždění při příletu z důvodů ATFM je vypočítáno jako rozdíl mezi původním zpožděním letu IFR při příletu při absenci opatření a zpožděním téhož letu při příletu z důvodů ATFM po provedení činností snižujících zpoždění. Zpoždění při příletu z důvodů ATFM je vypočítáno v souladu s oddílem 1 bodem 3.2 písm. a).

4.2. **Ukazatele pro sledování**

a) Průměrný denní počet regulačních opatření ATFM za kalendářní rok, z nichž každé vedlo k méně než 200 minutám zpoždění.

b) Průměrné víkendové zpoždění na trati z důvodů ATFM v kalendářním roce vyjádřené v minutách zpoždění na let.

c) Roční procentní podíl všech zpoždění z důvodů ATFM při první rotaci pro předvýběr oblastních středisek řízení a letišť s nejvýznamnějším potenciálem k omezení zpoždění, jež každoročně identifikuje manažer struktury vzdušného prostoru, vypočítaný takto:

i) zpoždění na trati z důvodů ATFM vypočítané v souladu s oddílem 1 bodem 3.1;

ii) přičítání hodinového zpoždění z důvodů ATFM je založeno na předpokládaném času vstupu do vzdušného prostoru dotčené trati;

iii) zpoždění při příletu z důvodů ATFM vypočítané v souladu s oddílem 1 bodem 3.2 písm. a).

5. EFEKTIVITA NÁKLADŮ

5.1. **Ukazatele pro sledování**

Jednotkové náklady na výkon úloh manažera struktury vzdušného prostoru, vypočítané takto:

a) poměr mezi skutečnými náklady na výkon úloh manažera struktury vzdušného prostoru a provozem na trati vyjádřený ve výkonových jednotkách traťových navigačních služeb během referenčního období na úrovni zeměpisné oblasti, kde manažer struktury vzdušného prostoru vykonává své úlohy nezbytné pro výkon funkcí sítě;

b) je vyjádřen v eurech a v reálných hodnotách;

c) vypočítává se se pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.““