2024/3128

17.12.2024

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2024/3128

af 16. december 2024

om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 for så vidt angår nye og reviderede overvågningsindikatorer i forbindelse med præstations- og afgiftsordningen for det fælles europæiske luftrum

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (»rammeforordningen«) ([1]), særlig artikel 11, stk. 6, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Præstations- og afgiftsordningen for det fælles europæiske luftrum, der er oprettet i overensstemmelse med Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 ([2]), indeholder reguleringsinstrumenter med henblik på opstilling af mål og overvågning af og rapportering om luftfartstjenesters og netfunktioners præstationer på de centrale præstationsområder flyvesikkerhed, miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet. Ud over de centrale præstationsindikatorer, for hvilke der er opstillet mål, indeholder ordningen indikatorer for overvågning af præstationerne på alle fire centrale præstationsområder for både overflyvningsluftfartstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester samt netfunktioner med henblik på at forbedre nettets overordnede præstationer.

(2) Ny udvikling inden for måling af præstationer og datatilgængelighed har gjort det muligt at forbedre de eksisterende indikatorer og tilføje nye indikatorer for overvågning af luftfartstjenesters og netfunktioners præstationer. De oplysninger, som de nye og forbedrede indikatorer kan give, er afgørende for udviklingen af præstations- og afgiftsordningen for fremtidige referenceperioder.

(3) Arbejdet i det præstationsvurderingsorgan, der er omhandlet i artikel 11, stk. 2, i forordning (EF) nr. 549/2004, har vist, at det er nødvendigt at undersøge måder, hvorpå nettets miljømæssige præstationer kan forbedres for at bidrage til opfyldelsen af kravene i den europæiske grønne pagt ([3]). I øjeblikket er det kun visse elementer af flyvebanen, der er omfattet af indikatorerne. Der er derfor behov for nye indikatorer for at muliggøre en mere præcis måling af de miljømæssige præstationer for visse elementer såsom kontinuerlig opstigning, taxi-in-tid og vertikal flyveeffektivitet. For at forbedre de miljømæssige og overordnede præstationer bør der på det centrale præstationsområde kapacitet desuden medtages indikatorer for overvågning, der kortlægger antallet af flyvninger (throughput).

(4) Indførelsen af nye eller ændrede indikatorer bør ikke øge rapporteringsbyrden, da sådanne indikatorer i vid udstrækning bør beregnes på grundlag af data, der allerede er tilgængelige for Eurocontrol.

(5) På grund af antallet af ændringer, der skal foretages i bilag I til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, og for at forbedre dets strukturelle og sproglige sammenhæng bør nævnte bilag erstattes helt.

(6) Denne forordning bør finde anvendelse på den fjerde referenceperiode og på de efterfølgende referenceperioder.

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

([2]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 af 11. februar 2019 om oprettelse af en præstations- og afgiftsordning for det fælles europæiske luftrum og om ophævelse af gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 og (EU) nr. 391/2013 (EUT L 56 af 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([3]) Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — »Den europæiske grønne pagt« (COM(2019) 640 final).

(7) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for Det Fælles Luftrum —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 foretages følgende ændringer:

1) Bilag I erstattes af teksten i bilaget til nærværende forordning.

2) I bilag VI, punkt 3, litra a), erstattes »2018« med »2019«.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den finder anvendelse fra den 1. januar 2025.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 16. december 2024.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

BILAG

»»*BILAG I*

CENTRALE PRÆSTATIONSINDIKATORER FOR OPSTILLING AF MÅL OG INDIKATORER FOR OVERVÅGNING

AFSNIT 1

Centrale præstationsindikatorer for opstilling af mål og indikatorer for overvågning på EU-niveau

1. FLYVESIKKERHED

1.1. Centrale præstationsindikatorer

Minimumsniveauet for sikkerhedsforvaltningens effektivitet, der skal opnås af luftfartstjenesteudøvere, der er certificeret til at udøve lufttrafiktjenester. Denne centrale præstationsindikator måles på, i hvor høj grad følgende sikkerhedsforvaltningsmål er gennemført:

a) flyvesikkerhedspolitik og -mål

b) styring af flyvesikkerhedsrisici

c) sikring af flyvesikkerheden

d) flyvesikkerhedsfremmende foranstaltninger

e) flyvesikkerhedskultur.

1.2. Indikatorer for overvågning

a) Andelen af indtrængninger på start- og landingsbane på EU-niveau med indvirkning på sikkerheden beregnet i overensstemmelse med afsnit 2, punkt 1.2, litra a)

b) Andelen af overtrædelser af adskillelsesminima på EU-niveau med indvirkning på sikkerheden beregnet i overensstemmelse med afsnit 2, punkt 1.2, litra b).

2. MILJØ

2.1. Centrale præstationsindikatorer

Denne centrale præstationsindikator måles på den gennemsnitlige horisontale overflyvningsflyveeffektivitet for den faktiske bane beregnet som følger:

a) sammenligningen mellem længden af overflyvningsdelen af den faktiske bane udledt af overvågningsdata og den opnåede afstand opsummeret for alle IFR-flyvninger inden for eller gennem det europæiske luftrum som defineret i artikel 1

b) »overflyvningsdelen« refererer til den afstand, der tilbagelægges uden for en cirkel på 40 NM omkring lufthavne

c) ved flyvning til eller fra en lufthavn uden for det europæiske luftrum anvendes indgangs- og udgangspunkterne i det europæiske luftrum til at beregne denne indikator som henholdsvis oprindelsessted og bestemmelsessted og ikke afgangs- eller bestemmelseslufthavnen

d) ved flyvning til eller fra en lufthavn inden for det europæiske luftrum, som krydser ikke-europæisk luftrum, medtages kun delen inden for det europæiske luftrum ved beregningen af denne indikator

e) »opnået afstand« er en funktion af indgangs- og udgangspunkternes position ved flyvning ind i og ud af hver del af luftrummet for alle dele af banen. Opnået afstand repræsenterer disse punkters bidrag til storcirkelsafstanden mellem flyvningens oprindelses- og bestemmelsessted

f) indikatoren beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden som et gennemsnit. Ved beregningen af dette gennemsnit udelukkes de ti højeste daglige værdier og de ti laveste daglige værdier fra beregningen.

2.2. **Indikatorer for overvågning**

a) Den gennemsnitlige horisontale overflyvningsflyveeffektivitet for banen ifølge den senest indleverede flyveplan beregnet som følger:

i) forskellen mellem længden af overflyvningsdelen af banen ifølge den senest indleverede flyveplan og den tilsvarende del af storcirkelsafstanden opsummeret for alle IFR-flyvninger inden for eller gennem det europæiske luftrum

ii) »overflyvningsdelen« refererer til den afstand, der tilbagelægges uden for en cirkel på 40 NM omkring lufthavne

iii) ved flyvning til eller fra en lufthavn uden for det europæiske luftrum anvendes indgangs- og udgangspunkterne i det europæiske luftrum til at beregne denne indikator som henholdsvis oprindelsessted og bestemmelsessted og ikke afgangs- eller bestemmelseslufthavnen

iv) ved flyvning til eller fra en lufthavn inden for det europæiske luftrum, som krydser ikke-europæisk luftrum, medtages kun delen inden for det europæiske luftrum ved beregningen af denne indikator

v) indikatoren beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden som et gennemsnit. Ved beregningen af dette gennemsnit udelukkes de ti højeste daglige værdier og de ti laveste daglige værdier fra beregningen.

b) Den gennemsnitlige horisontale overflyvningsflyveeffektivitet for den korteste bane med begrænsninger beregnet som følger:

i) forskellen mellem længden af overflyvningsdelen af den korteste rute med begrænsninger, der er tilgængelig for flyveplanlægning, som beregnet ved hjælp af netforvalterens path finding-algoritmer og systemer til flyveplanvalidering og den tilsvarende del af storcirkelsafstanden opsummeret for alle IFR-flyvninger inden for eller gennem det europæiske luftrum

ii) med denne indikator tages der hensyn til luftrumsrestriktioner på dage med og uden militære aktiviteter, der er offentliggjort i RAD (Route Availability Document), der udstedes af netforvalteren, og den faktiske status for betingede ruter på tidspunktet for den senest indleverede flyveplan

iii) »overflyvningsdelen« refererer til den afstand, der tilbagelægges uden for en cirkel på 40 NM omkring lufthavne

iv) ved flyvning til eller fra en lufthavn uden for det europæiske luftrum anvendes indgangs- og udgangspunkterne i det europæiske luftrum til at beregne denne indikator som henholdsvis oprindelsessted og bestemmelsessted og ikke afgangs- eller bestemmelseslufthavnen

v) ved flyvning til eller fra en lufthavn inden for det europæiske luftrum, som krydser ikke-europæisk luftrum, medtages kun delen inden for det europæiske luftrum ved beregningen af denne indikator

vi) indikatoren beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden som et gennemsnit. Ved beregningen af dette gennemsnit udelukkes de ti højeste daglige værdier og de ti laveste daglige værdier fra beregningen.

c) Den vertikale flyveeffektivitet for den faktiske bane mellem toppen af opstigningen og toppen af nedstigningen beregnet som følger:

i) denne indikator er procentdelen af længden af den faktiske bane, der flyves inden for 1 000 ft under eller i enhver højde over det planlagte flyveniveau ifølge den senest indleverede flyveplan, opsummeret for alle IFR-flyvninger inden for eller gennem det europæiske luftrum

ii) indikatoren beregnes som en procentdel for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

d) Den effektive udnyttelse af reserveret eller adskilt luftrum beregnet som forholdet mellem det tidsrum, der reelt blev anvendt til adskillelse eller reservation fra almen lufttrafik, og det oprindeligt allokerede tidsrum til den aktivitet, der krævede adskillelse eller reservation. Indikatoren beregnes for alle allokeringer, der er meddelt netforvalteren.

e) Graden af planlægning via tilgængelige luftrumsstrukturer, herunder reserveret eller adskilt luftrum, der for almen lufttrafik beregnes som procentdelen af de luftfartøjer, der indleverer flyveplaner via sådanne luftrumsstrukturer, set i forhold til antallet af luftfartøjer, der kunne have planlagt via disse luftrumsstrukturer. Indikatoren beregnes for alle allokeringer, der er meddelt netforvalteren.

f) Graden af udnyttelse af de tilgængelige luftrumsstrukturer, herunder reserveret eller adskilt luftrum, der for almen lufttrafik beregnes som procentdelen af de luftfartøjer, der flyver via sådanne luftrumsstrukturer, set i forhold til antallet af luftfartøjer, der kunne have planlagt via disse luftrumsstrukturer. Indikatoren beregnes for alle allokeringer, der er meddelt netforvalteren.

3. KAPACITET

3.1. **Central præstationsindikator**

Det gennemsnitlige antal minutter for overflyvnings-ATFM-forsinkelse pr. flyvning, der skyldes luftfartstjenester, beregnet som følger:

a) overflyvnings-ATFM-forsinkelsen er den forsinkelsen, der er beregnet af netforvalteren, og som udtrykkes som forskellen mellem det skønnede starttidspunkt og det beregnede starttidspunkt, som netforvalteren har allokeret

b) i forbindelse med denne indikator forstås ved:

»skønnet starttidspunkt« det tidspunkt, hvor luftfartøjet forventes at lette, efter netforvalterens beregninger og ud fra det senest skønnede afgangstidspunkt eller målafgangstidspunktet for de lufthavne, der er omfattet af samarbejdsbaserede beslutningsprocedurer i lufthavne, plus den skønnede taxi-out-tid beregnet af netforvalteren

»beregnet starttidspunkt« det tidspunkt, som netforvalteren har allokeret på flyvedagen som resultat af taktisk slotallokering, og hvor et luftfartøj forventes at lette

»skønnet taxi-out-tid« det skønnede tidsrum mellem off-block og afgang. Dette skøn omfatter buffertid til forsinkelse ved ventepunktet (holding point) eller afisning inden afgang

c) denne indikator omfatter alle IFR-flyvninger og alle årsager til ATFM-forsinkelser med undtagelse af ekstraordinære situationer

d) denne indikator beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

3.2. **Indikatorer for overvågning**

a) Det gennemsnitlige tidsrum i minutter for ankomst-ATFM-forsinkelse pr. flyvning, der skyldes luftfartstjenester på tårn- og indflyvningskontroltjenesteniveau og lufthavnsniveau, og som er forårsaget af landingsrestriktioner i bestemmelseslufthavnen, beregnet som følger:

i) den gennemsnitlige ankomst-ATFM-forsinkelse, der opstår pr. indgående IFR-flyvning

ii) denne indikator omfatter alle IFR-flyvninger, der lander i bestemmelseslufthavnen, og omfatter alle årsager til ATFM-forsinkelser med undtagelse af ekstraordinære situationer

iii) denne indikator beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

b) Procentdelen af flyvninger med en overflyvnings-ATFM-forsinkelse på mere end 15 minutter beregnet som følger:

i) overflyvnings-ATFM-forsinkelse beregnet i overensstemmelse med punkt 3.1, litra a)

ii) denne indikator omfatter alle IFR-flyvninger og alle årsager til ATFM-forsinkelser med undtagelse af ekstraordinære situationer

iii) denne indikator beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

c) Det gennemsnitlige tidsrum i minutter for alle afgangsforsinkelser uanset årsag pr. flyvning beregnet som følger:

i) den gennemsnitlige forsinkelse som følge af:

— forsinkelser, der skyldes luftfartsselskaber

— overflyvnings-ATFM-forsinkelser rapporteret af luftrumsbrugere

— følgeforsinkelser (knock-on)

— driftsforsinkelse i lufthavn, herunder ATFM-lufthavnsforsinkelse rapporteret af luftrumsbrugere forårsaget af regulering baseret på trafikmængde, som har en referencelokation, der er klassificeret som »Aerodrome Zone« eller »Aerodrome«

ii) omfatter alle IFR-flyvninger og beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

4. OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET

4.1. **Centrale præstationsindikatorer**

År-til-år-ændringen i den gennemsnitlige fastlagte unionsdækkende enhedsomkostning for overflyvningsluftfartstjenester beregnet som følger:

a) en procentdel, der afspejler ændringen fra år til år i den gennemsnitlige fastlagte unionsdækkende enhedsomkostning for overflyvningsluftfartstjenester med udgangspunkt i referenceværdien som omhandlet i artikel 9, stk. 4, litra a)

b) beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden

c) den gennemsnitlige fastlagte unionsdækkende enhedsomkostning for overflyvningsluftfartstjenester er forholdet mellem de fastlagte overflyvningsomkostninger og den forventede overflyvningstrafik udtrykt i tjenesteenheder, der forventes i hvert år i referenceperioden på EU-niveau, og som indgår i Kommissionens antagelser i forbindelse med opstillingen af de unionsdækkende mål i medfør af artikel 9, stk. 3

d) den gennemsnitlige fastlagte unionsdækkende enhedsomkostning for overflyvningsluftfartstjenester beregnes i euro og i real værdi.

4.2. **Indikatorer for overvågning**

Brugernes faktiske enhedsomkostninger til overflyvnings- samt tårn- og indflyvningskontroltjenester på EU-niveau beregnet som følger:

a) det vægtede gennemsnit af summen af de fastlagte unionsdækkende enhedsomkostninger for hver medlemsstat til luftfartstjenester og af justeringerne i henhold til artikel 25, stk. 2, der udspringer af det pågældende år

b) udtrykkes i euro og i nominelle værdier

c) beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

AFSNIT 2

Centrale præstationsindikatorer for opstilling af mål på lokalt niveau og indikatorer for overvågning på lokalt niveau

1. FLYVESIKKERHED

1.1. **Central præstationsindikator**

Niveauet for flyvesikkerhedsforvaltningens effektivitet som omhandlet i afsnit 1, punkt 1.1.

I forbindelse med denne indikator betyder »lokal« niveauet for luftfartstjenesteudøvere.

1.2. **Indikatorer for overvågning**

a) Andelen af indtrængninger på start- og landingsbane i lufthavne beliggende i en medlemsstat beregnet som det samlede antal indtrængninger på start- og landingsbane med indvirkning på sikkerheden, som fandt sted i disse lufthavne, divideret med det samlede antal bevægelser i henhold til instrumentflyvereglerne (IFR) og visuelflyvereglerne (VFR) i disse lufthavne.

b) Andelen af overtrædelser af adskillelsesminima inden for det luftrum, der kontrolleres af lufttrafiktjenesteenhederne i en medlemsstat, beregnet som det samlede antal overtrædelser af adskillelsesminima med indvirkning på sikkerheden, som fandt sted i det pågældende luftrum, divideret med det samlede antal kontrollerede flyvetimer i det pågældende luftrum.

c) Andelen af indtrængninger på start- og landingsbane i en lufthavn beregnet som det samlede antal indtrængninger på start- og landingsbane i den pågældende lufthavn, som lufttrafiktjenester eller kommunikations-, navigations- og overvågningstjenester (CNS-tjenester) har bidraget til, og som har indvirkning på sikkerheden, divideret med det samlede antal IFR- og VFR-bevægelser i den pågældende lufthavn.

d) Andelen af overtrædelser af adskillelsesminima inden for det luftrum, hvor luftfartstjenesteudøveren udøver lufttrafiktjenester, beregnet som det samlede antal overtrædelser af adskillelsesminima, som lufttrafiktjenester eller CNS-tjenester har bidraget til, og som har indvirkning på sikkerheden, divideret med det samlede antal kontrollerede flyvetimer i det pågældende luftrum.

Indikatorerne for overvågning som omhandlet i dette punkt beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

I forbindelse med de indikatorer, der er omhandlet i litra a) og c), betyder »lokal« på lufthavnsniveau. I forbindelse med den indikator, der er omhandlet i litra b), betyder »lokal« på nationalt niveau. I forbindelse med den indikator, der er omhandlet i litra d), betyder »lokal« på niveauet for luftfartstjenesteudøvere.

2. MILJØ

2.1. **Central præstationsindikator**

Den gennemsnitlige horisontale overflyvningsflyveeffektivitet for den faktiske bane beregnet som følger:

a) sammenligningen mellem længden af overflyvningsdelen af den faktiske bane udledt af overvågningsdata og den opnåede afstand opsummeret for IFR-flyvninger inden for eller gennem det lokale luftrum

b) »overflyvningsdelen« refererer til den afstand, der tilbagelægges uden for en cirkel på 40 NM omkring afgangs- og bestemmelseslufthavnen

c) ved flyvning til eller fra en lufthavn uden for det lokale luftrum anvendes indgangs- og udgangspunkterne i det lokale luftrum til at beregne denne indikator

d) ved flyvning til eller fra en lufthavn inden for det lokale luftrum, som krydser ikke-lokalt luftrum, medtages kun delen inden for det lokale luftrum ved beregningen af denne indikator

e) »opnået afstand« er en funktion af indgangs- og udgangspunkternes position ved flyvning ind i og ud af det lokale luftrum. Opnået afstand repræsenterer disse punkters bidrag til storcirkelsafstanden mellem flyvningens oprindelses- og bestemmelsessted

f) i forbindelse med denne indikator betyder »lokal« på nationalt niveau eller på det funktionelle luftrumsblokniveau afhængigt af det niveau, som præstationsplanen er fastlagt for

g) indikatoren beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden som et gennemsnit. Ved beregningen af dette gennemsnit udelukkes de ti højeste daglige værdier og de ti laveste daglige værdier fra beregningen.

2.2. **Indikatorer for overvågning**

a) Den gennemsnitlige horisontale overflyvningsflyveeffektivitet for banen ifølge den senest indleverede flyveplan beregnet på lokalt niveau som følger:

i) forskellen mellem længden af overflyvningsdelen af banen ifølge den senest indleverede flyveplan og den tilsvarende del af storcirkelsafstanden opsummeret for alle IFR-flyvninger inden for eller gennem det lokale luftrum

ii) »overflyvningsdelen« refererer til den afstand, der tilbagelægges uden for en cirkel på 40 NM omkring lufthavne

iii) ved flyvning til eller fra en lufthavn uden for det lokale luftrum anvendes indgangs- og udgangspunkterne i det lokale luftrum til at beregne denne indikator

iv) ved flyvning til eller fra en lufthavn inden for det lokale luftrum, som krydser ikke-lokalt luftrum, medtages kun delen inden for det lokale luftrum ved beregningen af denne indikator

v) beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden som et gennemsnit. Ved beregningen af dette gennemsnit udelukkes de ti højeste daglige værdier og de ti laveste daglige værdier fra beregningen.

b) Den gennemsnitlige horisontale overflyvningsflyveeffektivitet for den korteste bane med begrænsninger beregnet på lokalt niveau som følger:

i) forskellen mellem længden af overflyvningsdelen af den korteste rute med begrænsninger, der er tilgængelig for flyveplanlægning, som beregnet ved hjælp af netforvalterens path finding-algoritmer og systemer til flyveplanvalidering og den opnåede afstand opsummeret for alle IFR-flyvninger inden for eller gennem det lokale luftrum

ii) med denne indikator tages der hensyn til luftrumsrestriktioner, der er offentliggjort i RAD (Route Availability Document), der udstedes af netforvalteren, og den faktiske status for betingede ruter på tidspunktet for den senest indleverede flyveplan

iii) »overflyvningsdelen« refererer til den del, der tilbagelægges uden for en cirkel på 40 NM omkring afgangs- og bestemmelseslufthavnen

iv) ved flyvning til eller fra en lufthavn uden for det lokale luftrum anvendes indgangs- og udgangspunkterne i det lokale luftrum til at beregne denne indikator

v) ved flyvning til eller fra en lufthavn inden for det lokale luftrum, som krydser ikke-lokalt luftrum, medtages kun delen inden for det lokale luftrum ved beregningen af denne indikator

vi) »opnået afstand« er en funktion af indgangs- og udgangspunkternes position ved flyvning ind i og ud af det lokale luftrum. Opnået afstand repræsenterer disse punkters bidrag til storcirkelsafstanden mellem flyvningens oprindelses- og bestemmelsessted

vii) beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden som et gennemsnit. Ved beregningen af dette gennemsnit udelukkes de ti højeste daglige værdier og de ti laveste daglige værdier fra beregningen.

c) Den vertikale flyveeffektivitet for den faktiske bane mellem toppen af opstigningen og toppen af nedstigningen beregnet som følger:

i) denne indikator er procentdelen af længden af den faktiske bane, der flyves inden for 1 000 ft under eller i enhver højde over det planlagte flyveniveau ifølge den senest indleverede flyveplan, opsummeret for alle IFR-flyvninger inden for eller gennem det lokale luftrum

ii) indikatoren beregnes som en procentdel for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

d) Den ekstra tid i taxi-out-fasen beregnet på lokalt niveau som følger:

i) forskellen mellem den faktiske taxi-out-tid og taxi-out-referencetiden

ii) taxi-out-referencetiden repræsenterer den optimale transittid, der kræves til taxi-out uden venten (holding)

iii) udtrykkes i minutter pr. afgang og beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i reference-perioden.

e) Den ekstra tid i taxi-in-fasen beregnet på lokalt niveau som følger:

i) forskellen mellem den faktiske taxi-in-tid og taxi-in-referencetiden

ii) taxi-in-referencetiden repræsenterer den optimale transittid, der kræves til taxi-in uden venten (holding)

iii) udtrykkes i minutter pr. ankomst og beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

f) Den ekstra tid i tårn- og indflyvningskontroltjenesteluftrummet beregnet på lokalt niveau som følger:

i) forskellen mellem ASMA-transittiden (ASMA = Arrival Sequencing and Metering Area) og referencetiden baseret på ASMA-transittider

ii) ASMA-referencetiden repræsenterer den transittid, der kræves for at udføre indflyvningen uden venten (holding) eller radarflyveledelse ved kursanvisninger (vectoring)

iii) udtrykkes i minutter pr. ankomst og beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

iv) ASMA defineres som en cylinder med en radius på 40 NM omkring ankomstlufthavnen.

g) Den vertikale flyveeffektivitet ved nedstigning beregnet på lokalt niveau som følger:

i) varigheden af horisontalflyvningen fra toppen af nedstigningen til landing for alle ankommende IFR-flyvninger

ii) udtrykt som den gennemsnitlige varighed af horisontalflyvningen i sekunder pr. ankomst

iii) beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

h) Den vertikale flyveeffektivitet ved opstigning beregnet på lokalt niveau som følger:

i) varigheden af horisontalflyvningen fra start til toppen af opstigningen for alle afgående IFR-flyvninger

ii) udtrykt som den gennemsnitlige varighed af horisontalflyvningen i sekunder pr. afgang

iii) beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

i) Den effektive udnyttelse af reserveret eller adskilt lokalt luftrum beregnet i overensstemmelse med afsnit 1, punkt 2.2, litra d).

j) Graden af planlægning via tilgængelige lokale luftrumsstrukturer beregnet i overensstemmelse med afsnit 1, punkt 2.2, litra e).

k) Graden af udnyttelse af de tilgængelige lokale luftrumsstrukturer beregnet i overensstemmelse med afsnit 1, punkt 2.2, litra f).

I forbindelse med de indikatorer, der er omhandlet i litra a), b) og c), betyder »lokal« på nationalt niveau eller på det funktionelle luftrumsblokniveau afhængigt af det niveau, som præstationsplanen er fastlagt for, herunder f.eks. uddelegering af ansvaret for udøvelse af lufttrafiktjenester ifølge grænseoverskridende samarbejdsaftaler.

I forbindelse med de indikatorer, der er omhandlet i litra d), e) og f), betyder »lokal« på lufthavnsniveau med mindst 80 000 IFR-flybevægelser om året.

I forbindelse med de indikatorer, der er omhandlet i litra g) og h), betyder »lokal« på lufthavnsniveau.

I forbindelse med de indikatorer, der er omhandlet i litra i), j) og k), betyder »lokal« på nationalt niveau med udspecificering på niveauet for kontrolcentralers ansvarsområder, herunder f.eks. uddelegering af ansvaret for udøvelse af lufttrafiktjenester ifølge grænseoverskridende samarbejdsaftaler.

3. KAPACITET

3.1. **Centrale præstationsindikatorer**

a) Det gennemsnitlige tidsrum i minutter for overflyvnings-ATFM-forsinkelse pr. flyvning, der skyldes luftfartstjenester, beregnet som følger:

i) overflyvnings-ATFM-forsinkelse beregnet i overensstemmelse med afsnit 1, punkt 3.1

ii) denne indikator omfatter alle IFR-flyvninger gennem det lokale luftrum og alle årsager til ATFM-forsinkelse med undtagelse af ekstraordinære situationer. Den vedrører også IFR-flyvninger gennem andre luftrum, når forsinkelseskorrektioner anvendes som resultat af den procedure for forsinkelsesjustering efter flyvninger, der koordineres af netforvalteren, og hvorigennem operationelle interessenter underretter netforvalteren om problemer vedrørende ATFM-forsinkelsesmåling, -klassificering og -tildeling

iii) beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden

iv) med henblik på overvågning udspecificeres de værdier, der er beregnet for denne indikator på nationalt niveau, hvis præstationsplanen er fastlagt på det funktionelle luftrumsblokniveau, herunder f.eks. uddelegering af ansvaret for udøvelse af lufttrafiktjenester ifølge grænseoverskridende samarbejdsaftaler.

b) Det gennemsnitlige tidsrum i minutter for ankomst-ATFM-forsinkelse pr. flyvning, der skyldes luftfartstjenester på tårn- og indflyvningskontroltjenesteniveau og lufthavnsniveau, beregnet på lokalt niveau som følger:

i) den gennemsnitlige ankomstforsinkelse ved bestemmelseslufthavnen forårsaget af ATFM-reguleringer pr. indgående IFR-flyvning

ii) omfatter alle IFR-flyvninger, der lander i bestemmelseslufthavnen, og alle årsager til ATFM-forsinkelser med undtagelse af ekstraordinære situationer

iii) beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden

iv) med henblik på overvågning udspecificeres de værdier, der er beregnet for denne indikator, på lufthavnsniveau.

I forbindelse med den indikator, der er omhandlet i litra a), betyder »lokal« på nationalt niveau eller på det funktionelle luftrumsblokniveau afhængigt af det niveau, som præstationsplanen er fastlagt for. I forbindelse med den indikator, der er omhandlet i litra b), betyder »lokal« på nationalt niveau.

3.2. **Indikatorer for overvågning**

a) Procentdelen af IFR-flyvninger, der overholder deres ATFM-afgangsslot, på lokalt niveau beregnet for hele kalenderåret og for hvert år i referenceperioden.

b) Det gennemsnitlige tidsrum i minutter for forsinkelse pr. flyvning på grund af flyvekontrol forud for afgang, som er forårsaget af startrestriktioner i afgangslufthavnen, beregnet på lokalt niveau som følger:

i) den gennemsnitlige forsinkelse på grund af flyvekontrol forud for afgang, der opstår pr. udgående IFR-flyvning

ii) omfatter alle IFR-flyvninger, der starter fra afgangslufthavnen, og omfatter forsinkelser af start forårsaget af flyvekontrolbegrænsninger, når luftfartøjet er klar til at forlade afgangspladsen

iii) denne indikator beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

c) Det gennemsnitlige tidsrum i minutter for alle afgangsforsinkelser uanset årsag pr. flyvning beregnet på lokalt plan i overensstemmelse med afsnit 1, punkt 3.2, litra c).

d) Procentdelen af de samlede minutter for overflyvnings-ATFM-forsinkelse, der indtraf på dage, hvor det højeste daglige antal flyvninger (throughput) lå over den forventede daglige trafik, beregnet som følger:

i) overflyvnings-ATFM-forsinkelse beregnet i overensstemmelse med afsnit 1, punkt 3.1

ii) forventet daglig trafik refererer til den daglige trafikprofil (vejledende trafik), som netforvalteren hvert år beregner i januar

iii) antal flyvninger (throughput) i luftrummet og trafikefterspørgsel måles som daglige IFR-flyvninger i luftrummet

iv) luftrummet er det fastlagte ansvarsområde for beregningen af overflyvnings-ATFM-forsinkelser.

e) Det årlige vægtede gennemsnit af det højeste daglige antal flyvninger (throughput) udtrykt som antal IFR-flyvninger pr. time beregnet som følger:

i) det højeste daglige antal flyvninger (throughput) er et aritmetisk gennemsnit af antallet af IFR-flyvninger i de tre timer af hver dag, hvor antallet af flyvninger er højst

ii) den værdi, der anvendes til at beregne vægtningen, er antallet af IFR-flyvninger om dagen.

I forbindelse med den indikator, der er omhandlet i litra a), betyder »lokal« på nationalt niveau med udspecificering på lufthavnsniveau.

I forbindelse med de indikatorer, der er omhandlet i litra b) og c), betyder »lokal« på lufthavnsniveau med mindst 80 000 IFR-flybevægelser om året.

I forbindelse med de indikatorer, der er omhandlet i litra d) og e), betyder »lokal« på områdekontrolcentralniveau.

4. OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET

4.1. **Centrale præstationsindikatorer**

a) Den fastlagte enhedsomkostning for overflyvningsluftfartstjenester beregnet som følger:

i) forholdet mellem de fastlagte overflyvningsomkostninger og den forventede trafik i afgiftszonen udtrykt i overflyvningstjenesteenheder, der forventes i hvert år i referenceperioden på lokalt niveau, og som er anført i præstationsplanerne

ii) udtrykkes i real værdi og i den nationale valuta

iii) beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

b) Den fastlagte enhedsomkostning for tårn- og indflyvningskontroltjenester beregnet som følger:

i) forholdet mellem de fastlagte omkostninger og den forventede trafik udtrykt i tårn- og indflyvningskontroltjenesteenheder, der forventes i hvert år i referenceperioden på lokalt niveau, og som er anført i præstationsplanerne

ii) udtrykkes i real værdi og i den nationale valuta

iii) beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

I forbindelse med de indikatorer, der er omhandlet i litra a) og b), betyder »lokal« på afgiftszoneniveau.

4.2. **Indikatorer for overvågning**

Brugernes faktiske omkostninger til overflyvnings- samt tårn- og indflyvningskontroltjenester beregnet som følger:

a) summen af de fastlagte unionsdækkende enhedsomkostninger til luftfartstjenester og af justeringerne i henhold til artikel 25, stk. 2, der udspringer af det pågældende år

b) udtrykkes i nominelle værdier og i den nationale valuta

c) beregnes på afgiftszoneniveau for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.

AFSNIT 3

Centrale præstationsindikatorer for opstilling af mål og indikatorer for overvågning af netfunktionerne

1. Alle de indikatorer, der er omhandlet i dette afsnit, finder anvendelse på det geografiske område, der er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde.

2. FLYVESIKKERHED

2.1. **Centrale præstationsindikatorer**

Niveauet for effektiviteten af netforvalterens forvaltning af flyvesikkerheden som omhandlet i afsnit 1, punkt 1.1.

2.2. **Indikatorer for overvågning**

ATFM-overskridelser over en sektors kapacitetsgrænser angivet af luftfartstjenesteudøveren, når ATFM-reguleringer anvendes, beregnet som følger:

a) forholdet mellem det tidsrum, hvor antallet af flyvninger overstiger en sektors kapacitetsgrænser som meddelt af luftfartstjenesteudøveren, når der anvendes ATFM-reguleringer, med mere end 10 %, og det samlede tidsrum, hvor der anvendes ATFM-reguleringer, beregnet for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden

b) i forbindelse med denne indikator opdeles det regulerede tidsrum i overlappende timestykker hvert 20. minut.

3. MILJØ

3.1. **Centrale præstationsindikatorer**

Den forbedring af overflyvningsflyveeffektiviteten, der genereres af European Route Network Design-funktionen vedrørende banen ifølge den senest indleverede flyveplan, udtrykt som ændringen i procent fra år til år af overflyvningsflyveeffektiviteten for banen ifølge den senest indleverede flyveplan og beregnet i overensstemmelse med afsnit 1, punkt 2.2, litra a).

3.2. **Indikatorer for overvågning**

Den årlige sum af ruteforlængelser som følge af CDM-netprocedurerne og de af netforvalterens driftscenter iværksatte foranstaltninger til nedbringelse af overflyvnings-ATFM-forsinkelse. Ruteforlængelser måles i sømil som forskellene mellem længden af de faktiske baner efter godkendelsen af netforvalterens ruteomlægningsforslag og banelængderne ifølge den senest indleverede flyveplan før godkendelsen af ruteomlægningsforslagene.

4. KAPACITET

4.1. **Centrale præstationsindikatorer**

a) Procentdelen af de samlede indledende minutter for overflyvnings-ATFM-forsinkelse, der er sparet som følge af samarbejdsbaserede beslutningsprocedurer og foranstaltninger iværksat af netforvalterens driftscenter. Den sparede overflyvnings-ATFM-forsinkelse beregnes som forskellen mellem den oprindelige forsinkelse af IFR-flyvningen uden foranstaltninger og overflyvnings-ATFM-forsinkelsen af den pågældende flyvning efter foranstaltninger til nedbringelse af forsinkelsen. Overflyvnings-ATFM-forsinkelse beregnet i overensstemmelse med afsnit 1, punkt 3.1.

b) Procentdelen af de samlede indledende minutter for ankomst-ATFM-forsinkelse, der er sparet som følge af samarbejdsbaserede beslutningsprocedurer og foranstaltninger iværksat af netforvalterens driftscenter. Den sparede ankomst-ATFM-forsinkelse beregnes som forskellen mellem den oprindelige forsinkelse af IFR-ankomsten uden foranstaltningerne og ankomst-ATFM-forsinkelsen af den pågældende flyvning efter foranstaltningerne til nedbringelse af forsinkelsen. Ankomst-ATFM-forsinkelse beregnet i overensstemmelse med afsnit 1, punkt 3.2, litra a).

4.2. **Indikatorer for overvågning**

a) Gennemsnittet i et kalenderår af det daglige antal ATFM-reguleringer, som hver fører til højst 200 minutters forsinkelse.

b) Gennemsnittet i et kalenderår af overflyvnings-ATFM-forsinkelser i weekender udtrykt i minutters forsinkelse pr. flyvning.

c) Den årlige procentdel af alle ATFM-forsinkelser for første rotation for et udvalg af kontrolcentraler og lufthavne med størst potentiale for nedbringelse af forsinkelser, der årligt udpeges af netforvalteren, beregnet som følger:

i) overflyvnings-ATFM-forsinkelse beregnet i overensstemmelse med afsnit 1, punkt 3.1

ii) tilskrivningen af ATFM-forsinkelser pr. time er baseret på det forventede tidspunkt for indflyvning i det berørte overflyvningsluftrum

iii) ankomst-ATFM-forsinkelse beregnet i overensstemmelse med afsnit 1, punkt 3.2, litra a).

5. OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET

5.1. **Indikatorer for overvågning**

Enhedsomkostningerne for udførelsen af netforvalterens opgaver beregnet som følger:

a) forholdet mellem de faktiske omkostninger til udførelsen af netforvalterens opgaver og overflyvningstrafikken udtrykt i overflyvningstjenesteenheder i referenceperioden på niveauet for det geografiske område, hvor netforvalteren udfører de opgaver, der er nødvendige for udøvelsen af netfunktionerne

b) udtrykkes i euro og i real værdi

c) beregnes for et helt kalenderår og for hvert enkelt år i referenceperioden.««