Euroopa Liidu
Teataja

ET
L-seeria

2024/3128

17.12.2024

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2024/3128,

16. detsember 2024,

millega muudetakse rakendusmäärust (EL) 2019/317 ühtse Euroopa taeva algatuse raames kehtestatud tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi uute ja läbivaadatud jälgimiseks kasutatavate näitajate osas

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus), ([1]) eriti selle artikli 11 lõiget 6,

ning arvestades järgmist:

(1) Komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/317 ([2]) kohaselt ühtse Euroopa taeva algatuse raames kehtestatud tulemuslikkuse kava ja tasude süsteem sisaldab regulatiivseid vahendeid, mille abil seada eesmärke ning jälgida aeronavigatsiooniteenuste ja võrgustiku funktsioonide tulemuslikkust põhilistes tulemusvaldkondades, nagu ohutus, keskkond, läbilaskevõime ja kulutõhusus, ning anda selle kohta aru. Lisaks põhilistele tulemusnäitajatele, mille põhjal eesmärke seatakse, sisaldab kava ka näitajaid, mida kasutatakse tulemuslikkuse jälgimiseks kõigis neljas põhilises tulemusvaldkonnas nii marsruudi kui ka terminali aeronavigatsiooniteenuste, aga ka võrgustiku funktsioonide puhul, et parandada võrgustiku üldist tulemuslikkust.

(2) Uued suundumused tulemuslikkuse mõõtmises ja andmete kättesaadavuses on võimaldanud parandada olemasolevaid näitajaid ning lisada aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide tulemuslikkuse jälgimiseks uusi näitajaid. Teave, mida uute ja täiustatud näitajate abil võib saada, on väga oluline tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi väljatöötamiseks tulevastel võrdlusperioodidel.

(3) Määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 11 lõikes 2 osutatud tulemuslikkuse hindamise asutuse töö on näidanud, et on vaja uurida võimalusi, kuidas parandada võrgustiku keskkonnatoimet, et aidata kaasa Euroopa rohelise kokkuleppe ([3]) nõuete rakendamisele. Praegu on näitajatega hõlmatud üksnes teatavad lennutrajektoori elemendid. Seepärast on vaja uusi näitajaid, et mõõta täpsemalt teatavate elementide, nagu pidev kõrgusevõtmine, ruleerimisaeg ja lennu vertikaalosa tõhusus, keskkonnatoimet. Lisaks tuleks keskkonnatoime ja üldise tulemuslikkuse parandamiseks lisada läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas jälgimiseks kasutatavad näitajad, mille abil mõõdetakse läbilaskevõimet.

(4) Uute või muudetud näitajate kehtestamine ei tohiks suurendada aruandluskoormust, kuna neid näitajaid tuleks arvutada valdavalt andmete alusel, mis on juba EUROCONTROLile kättesaadavad.

(5) Rakendusmääruse (EL) 2019/317 I lisasse tehtavate muudatuste arvu tõttu ning selle struktuurse ja keelelise sidususe parandamiseks tuleks kõnealune lisa täielikult asendada.

(6) Käesolevat määrust tuleks kohaldada neljanda võrdlusperioodi ja järgnevate võrdlusperioodide suhtes.

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

([2]) Komisjoni 11. veebruari 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/317, millega kehtestatakse ühtse Euroopa taeva algatuse raames tulemuslikkuse kava ja tasude süsteem ning tunnistatakse kehtetuks rakendusmäärused (EL) nr 390/2013 ja (EL) nr 391/2013 (ELT L 56, 25.2.2019, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([3]) Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, Euroopa Ülemkogule, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa roheline kokkulepe“ (COM(2019) 640 final).

(7) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas ühtse taeva komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Rakendusmäärust (EL) 2019/317 muudetakse järgmiselt:

I lisa asendatakse käesoleva määruse lisas esitatud tekstiga;

VI lisa punkti 3 alapunktis a asendatakse aastaarv „2018“ aastaarvuga „2019“.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seda kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2025.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 16. detsember 2024

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

LISA

„I LISA

PÕHILISED TULEMUSNÄITAJAD JA JÄLGIMISEKS KASUTATAVAD NÄITAJAD

1. JAGU

Põhilised tulemusnäitajad, mida kasutatakse kogu ELi hõlmavate eesmärkide seadmiseks, ja näitajad jälgimiseks liidu tasandil

1. OHUTUS

1.1. **Põhilised tulemusnäitajad**

Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse miinimumtase, mis tuleb saavutada aeronavigatsiooniteenuse osutajatel, kellel on sertifikaat lennuliiklusteenuste osutamiseks. Selle põhilise tulemusnäitajaga mõõdetakse järgmiste ohutusjuhtimisega seotud eesmärkide täitmise ulatust:

a) ohutuspoliitika ja -eesmärgid;

b) ohutusriski juhtimine;

c) ohutuse tagamine;

d) ohutuse edendamine;

e) ohutuskultuur.

1.2. **Jälgimiseks kasutatavad näitajad**

a) Ohutust mõjutavate lennuraja loata hõivamiste määr liidu tasandil, arvutatuna 2. jao punkti 1.2 alapunkti a kohaselt;

b) ohutust mõjutavate hajutusmiinimumi rikkumiste määr liidu tasandil, arvutatuna 2. jao punkti 1.2 alapunkti b kohaselt.

2. KESKKOND

2.1. **Põhilised tulemusnäitajad**

Selle põhilise tulemusnäitajaga mõõdetakse marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmist tõhusust, mis arvutatakse järgmiselt:

a) seireandmete alusel kindlaks määratud tegeliku trajektoori marsruutlennuosa pikkuse ja saavutatud vahemaa vaheline suhe kõikide artikli 1 kohases Euroopa õhuruumis käitatavate või seda läbivate IFR-lendude puhul;

b) „marsruutlennuosa“ viitab läbilennatud vahemaale väljaspool 40-meremiilise raadiusega ringi ümber lennujaama;

c) kui lend väljub väljaspool Euroopa õhuruumi asuvast lennujaamast või saabub sinna, kasutatakse selle näitaja arvutamiseks lähte- või sihtpunktidena vastavalt Euroopa õhuruumi sisenemise või sealt väljumise punkte, mitte lähte- ega sihtlennujaamu;

d) kui lend väljub Euroopa õhuruumis asuvast lennujaamast ja saabub sinna ning läbib muud kui Euroopa õhuruumi, kasutatakse selle näitaja arvutamiseks üksnes seda osa lennust, mis toimub Euroopa õhuruumis;

e) „saavutatud vahemaa“ on funktsioon, mis hõlmab lennu õhuruumiosadesse sisenemise ja neist väljumise punktide asukohti kogu trajektooril. Saavutatud vahemaa väljendab nende punktide osa, kui arvutatakse lennu lähte- ja sihtkoha vahelist vahemaad mööda suurringjoont;

f) see näitaja arvutatakse keskmisena kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta. Selle keskmise arvutamisel ei võeta arvesse kümmet suurimat ja kümmet väikseimat päevaväärtust.

2.2. **Jälgimiseks kasutatavad näitajad**

a) Marsruutlennu horisontaalosa keskmine tõhusus viimases esitatud lennuplaanis märgitud trajektoori puhul, arvutatuna järgmiselt:

i) erinevus viimases esitatud lennuplaanis märgitud marsruutlennuosa trajektoori pikkuse ja vastava suurringjoone osa vahel kõikide Euroopa õhuruumis käitatavate või seda läbivate IFR-lendude puhul;

ii) „marsruutlennuosa“ viitab läbilennatud vahemaale väljaspool 40-meremiilise raadiusega ringi ümber lennujaama;

iii) kui lend väljub väljaspool Euroopa õhuruumi asuvast lennujaamast või saabub sinna, kasutatakse selle näitaja arvutamiseks lähte- või sihtpunktidena vastavalt Euroopa õhuruumi sisenemise või sealt väljumise punkte, mitte lähte- ega sihtlennujaamu;

iv) kui lend väljub Euroopa õhuruumis asuvast lennujaamast ja saabub sinna ning läbib muud kui Euroopa õhuruumi, kasutatakse selle näitaja arvutamiseks üksnes seda osa lennust, mis toimub Euroopa õhuruumis;

v) see näitaja arvutatakse keskmisena kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta. Selle keskmise arvutamisel ei võeta arvesse kümmet suurimat ja kümmet väikseimat päevaväärtust.

b) Marsruutlennu horisontaalosa keskmine tõhusus lühima piirangutega trajektoori puhul, arvutatuna järgmiselt:

i) erinevus marsruutlennuosa pikkuse vahel lühima piirangutega marsruudi puhul, mis on lennu planeerimisel võimalik (arvutatuna marsruutide leidmise algoritmide ja võrgustiku haldaja lennuplaanide kontrollisüsteemide abil), ning vastava suurringjoone osa vahel kõikide Euroopa õhuruumis käitatavate või seda läbivate IFR-lendude puhul;

ii) selle näitaja puhul võetakse arvesse sõjalise tegevusega ja tegevuseta päevadel kehtestatud õhuruumipiiranguid, mis on esitatud võrgustiku haldaja avaldatud marsruudi kasutatavuse dokumendis (*Route Availability Document*, RAD), ja tingimuslike marsruutide tegelikku staatust viimase lennuplaani esitamise ajal;

iii) „marsruutlennuosa“ viitab osale väljaspool 40-meremiilise raadiusega ringi ümber lennujaama;

iv) kui lend väljub väljaspool Euroopa õhuruumi asuvast lennujaamast või saabub sinna, kasutatakse selle näitaja arvutamiseks lähte- või sihtpunktidena vastavalt Euroopa õhuruumi sisenemise või sealt väljumise punkte, mitte lähte- ega sihtlennujaamu;

v) kui lend väljub Euroopa õhuruumis asuvast lennujaamast ja saabub sinna ning läbib muud kui Euroopa õhuruumi, kasutatakse selle näitaja arvutamiseks üksnes seda osa lennust, mis toimub Euroopa õhuruumis;

vi) see näitaja arvutatakse keskmisena kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta. Selle keskmise arvutamisel ei võeta arvesse kümmet suurimat ja kümmet väikseimat päevaväärtust.

c) Marsruutlennu vertikaalosa tegeliku trajektoori tõhusus saavutatud reisilennukõrgusest kuni laskumise alguseni, arvutatuna järgmiselt:

i) see näitaja on protsent viimase esitatud lennuplaani alusel kavandatud lennutasandist 1 000 jala ulatuses allpool või mis tahes kõrgusel ülalpool lennatud tegeliku trajektoori pikkusest kõikide Euroopa õhuruumis käitatavate või seda läbivate IFR-lendude puhul;

ii) näitaja arvutatakse protsendina kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta.

d) Reserveeritud või eraldatud õhuruumi tõhus kasutamine, mis on arvutatud suhtena selle aja vahel, mida lõpuks kasutati õhuruumi üldisest lennuliiklusest eraldamiseks või reserveerimiseks, ja algselt selliseks tegevuseks eraldatud aja vahel, mille jaoks oli eraldamine või reserveerimine ette nähtud. Selle näitaja arvutamisel võetakse arvesse kõiki õhuruumi eraldamisi, millest võrgustiku haldajale on teatatud.

e) Olemasolevate õhuruumistruktuuride, sealhulgas reserveeritud või eraldatud õhuruumi kasutamise määr lennuplaanide koostamisel, arvutatuna üldise lennuliikluse puhul protsendina selliste õhusõidukite arvust, mille lennuplaanide koostamisel kasutati neid õhuruumistruktuure, võrreldes selliste õhusõidukite arvuga, mille lennuplaanide koostamisel oleks võinud neid õhuruumistruktuure kasutada. Selle näitaja arvutamisel võetakse arvesse kõiki õhuruumi eraldamisi, millest võrgustiku haldajale on teatatud.

f) Olemasolevate õhuruumistruktuuride, sealhulgas reserveeritud või eraldatud õhuruumi kasutamise määr, arvutatuna üldise lennuliikluse puhul protsendina selliste õhusõidukite arvust, mis lendavad nende õhuruumistruktuuride kaudu, võrreldes selliste õhusõidukite arvuga, mille lennuplaanide koostamisel oleks võinud neid õhuruumistruktuure kasutada. Selle näitaja arvutamisel võetakse arvesse kõiki õhuruumi eraldamisi, millest võrgustiku haldajale on teatatud.

3. LÄBILASKEVÕIME

3.1. **Põhiline tulemusnäitaja**

Aeronavigatsiooniteenuste osutamisest tingitud marsruutlennu ATFM-hilinemiste keskmine pikkus minutites ühe lennu kohta, arvutatuna järgmiselt:

a) marsruutlennu ATFM-hilinemiste pikkuse arvutab võrgustiku haldaja arvestusliku stardiaja ja enda kalkuleeritud stardiaja vahelise erinevusena;

b) selle näitaja puhul kasutatakse järgmisi mõisteid:

„arvestuslik stardiaeg“ – õhusõiduki lendutõusu aja prognoos, mille on koostanud võrgustiku haldaja ja mis põhineb viimasel arvestuslikul liikumise alguse ajal või liikumise alguse sihtajal selliste lennujaamade puhul, mis on hõlmatud lennujaamade ühise otsustusprotsessiga, ning millele on liidetud võrgustiku haldaja arvutatud arvestuslik lendutõusuks valmistumise aeg;

„kalkuleeritud stardiaeg“ – õhusõiduki eeldatav lendutõusu aeg, mille võrgustiku haldaja on määranud lennu päeval teenindusaegade taktikalise jaotamise kaudu;

„arvestuslik lendutõusuks valmistumise aeg“ – arvestuslik aeg liikumise alguse ja lendutõusu vahel. See aeg hõlmab puhveraega, et arvestada viivitustega ootejoonel, või seisuplatsist eemal tehtavat jäätõrjet enne lendutõusu;

c) selle näitaja puhul võetakse arvesse kõiki IFR-lende ja kõiki ATFM-hilinemiste põhjusi, välja arvatud erakorralised sündmused;

d) see näitaja arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta.

3.2. **Jälgimiseks kasutatavad näitajad**

a) Terminalis ja lennujaamas osutatavate aeronavigatsiooniteenustega seotud ja sihtlennujaamas kohaldatavatest maandumispiirangutest tingitud saabuvate lendude ATFM-hilinemiste keskmine pikkus minutites ühe saabuva lennu kohta, arvutatuna järgmiselt:

i) saabuvate lendude ATFM-hilinemiste genereeritud keskmine pikkus ühe saabuva IFR-lennu kohta;

ii) selle näitaja puhul võetakse arvesse kõiki sihtlennujaamas maanduvaid IFR-lende ja kõiki saabuvate lendude ATFM-hilinemiste põhjusi, välja arvatud erakorralised sündmused;

iii) see näitaja arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta.

b) Nende lendude protsent, mille marsruudi ATFM-hilinemise pikkus on üle 15 minuti, arvutatuna järgmiselt:

i) marsruudi ATFM-hilinemine arvutatakse kooskõlas punkti 3.1 alapunktiga a;

ii) selle näitaja puhul võetakse arvesse kõiki IFR-lende ja kõiki ATFM-hilinemiste põhjusi, välja arvatud erakorralised sündmused;

iii) see näitaja arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta.

c) Väljumiste mis tahes põhjusel hilinemiste keskmine pikkus minutites lennu kohta, arvutatuna järgmiselt:

i) keskmine hilinemine, mis on tingitud järgmisest:

— lennuettevõtja tegevusest tingitud hilinemised;

— marsruudi ATFM-hilinemised, millest on teatanud õhuruumi kasutajad;

— edasikanduvad (ahelreaktsioonina toimuvad) hilinemised;

— lennujaama tegevusest tingitud hilinemised, sealhulgas õhuruumi kasutajate teatatud lennujaama ATFM-hilinemised, mis tulenevad liiklusmahul põhinevast reguleerimisest asukohas, mis on liigitatud lennujaamatsooniks või lennujaamaks;

ii) võetakse arvesse kõiki IFR-lende ja arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta.

4. KULUTÕHUSUS

4.1. **Põhilised tulemusnäitajad**

Kogu ELi hõlmava marsruudi aeronavigatsiooniteenuste keskmise kindlaksmääratud ühikuhinna aastane muutus, arvutatuna järgmiselt:

a) protsent, mis näitab kogu ELi hõlmava marsruudi aeronavigatsiooniteenuste keskmise kindlaksmääratud ühikuhinna aastast muutust alates artikli 9 lõike 4 punktis a osutatud lähteväärtusest;

b) arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta;

c) kogu ELi hõlmav marsruudi aeronavigatsiooniteenuste keskmine kindlaksmääratud ühikuhind väljendab suhet marsruudi kindlaksmääratud kulude ja marsruuditeenuste ühikutes väljendatud marsruudi prognoositud liikluse vahel, mida võrdlusperioodi igal aastal liidu tasandil eeldatakse, nagu on esitatud komisjoni eeldustes seoses kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide kehtestamisega kooskõlas artikli 9 lõikega 3;

d) kogu ELi hõlmav marsruudi aeronavigatsiooniteenuste keskmine kindlaksmääratud ühikuhind arvutatakse eurodes ja reaalväärtuses.

4.2. **Jälgimiseks kasutatavad näitajad**

Kasutajate tegelik ühikuhind liidu tasandil osutatud marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuste eest, arvutatuna eraldi järgmiselt:

a) iga liikmesriigi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhinna ja artikli 25 lõike 2 kohaste asjaomase aasta kohanduste summa kaalutud keskmine;

b) väljendatakse eurodes ja nominaalväärtuses;

c) arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta.

2. JAGU

Põhilised tulemusnäitajad, mida kasutatakse eesmärkide seadmiseks, ja näitajad, mida kasutatakse jälgimiseks kohalikul tasandil

1. OHUTUS

1.1. **Põhiline tulemusnäitaja**

Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse tase kooskõlas 1. jao punktiga 1.1.

Selle näitaja puhul tähendab „kohalik“ aeronavigatsiooniteenuse osutajate tasandit.

1.2. **Jälgimiseks kasutatavad näitajad**

a) Liikmesriigi lennujaamades toimunud lennuraja loata hõivamiste määr, mille arvutamiseks jagatakse neis lennujaamades toimunud ohutust mõjutavate lennuraja loata hõivamiste koguarv instrumentaallennureeglite (IFR) ja visuaallennureeglite (VFR) kohaste lendude koguarvuga neis lennujaamades.

b) Liikmesriigi kõigi lennuliiklusteenindusüksuste kontrollitavas õhuruumis toimunud hajutusmiinimumi rikkumiste määr, mille arvutamiseks jagatakse selles õhuruumis toimunud ja mõju avaldavate hajutusmiinimumi rikkumiste koguarv kontrollitud lennutundide koguarvuga selles õhuruumis.

c) Lennujaamas toimunud lennuraja loata hõivamiste määr, mille arvutamiseks jagatakse selles lennujaamas toimunud ohutust mõjutavate ning lennuliiklusteenuste või side-, navigatsiooni- ja seireteenustega (CNS-teenustega) seotud lennuraja loata hõivamiste koguarv IFR- ja VFR-lendude koguarvuga selles lennujaamas.

d) Hajutusmiinimumi rikkumiste määr õhuruumis, kus aeronavigatsiooniteenuse osutaja lennuliiklusteenuseid osutab; selle arvutamiseks jagatakse ohutust mõjutavate ning lennuliiklusteenuste või CNS-teenustega seotud hajutusmiinimumi rikkumiste koguarv kontrollitud lennutundide koguarvuga selles õhuruumis.

Selles punktis osutatud näitajad, mida kasutatakse jälgimiseks, arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta.

Punktides a ja c sätestatud näitajate puhul tähendab „kohalik“ lennujaama tasandit. Punktis b sätestatud näitaja puhul tähendab „kohalik“ riigi tasandit. Punktis d sätestatud näitaja puhul tähendab „kohalik“ aeronavigatsiooniteenuse osutaja tasandit.

2. KESKKOND

2.1. **Põhiline tulemusnäitaja**

Marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmine tõhusus, mis arvutatakse järgmiselt:

a) seireandmete alusel kindlaksmääratud tegeliku trajektoori marsruutlennuosa pikkuse ja saavutatud vahemaa vaheline suhe kõikide kohalikus õhuruumis käitatavate või seda läbivate IFR-lendude puhul;

b) „marsruutlennuosa“ viitab läbilennatud vahemaale väljaspool 40-meremiilise raadiusega ringi ümber lähte- ja sihtlennujaamade;

c) kui lend väljub väljaspool kohalikku õhuruumi asuvast lennujaamast või saabub sinna, kasutatakse selle näitaja arvutamiseks kohalikku õhuruumi sisenemise või sealt väljumise punkte;

d) kui lend väljub kohalikus õhuruumis asuvast lennujaamast ja saabub sinna ning läbib muud kui kohalikku õhuruumi, kasutatakse selle näitaja arvutamiseks üksnes seda osa lennust, mis toimub kohalikus õhuruumis;

e) „saavutatud vahemaa“ on funktsioon, mis hõlmab lennu kohalikku õhuruumi sisenemise ja sealt väljumise punktide asukohti. Saavutatud vahemaa väljendab nende punktide osa, kui arvutatakse lennu lähte- ja sihtkoha vahelist vahemaad mööda suurringjoont;

f) selle näitaja puhul tähendab „kohalik“ riigi tasandit või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandit, olenevalt sellest, millisel tasandil tulemuslikkuse kava on kehtestatud;

g) see näitaja arvutatakse keskmisena kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta. Selle keskmise arvutamisel ei võeta arvesse kümmet suurimat ja kümmet väikseimat päevaväärtust.

2.2. **Jälgimiseks kasutatavad näitajad**

a) Marsruutlennu horisontaalosa keskmine tõhusus viimases esitatud lennuplaanis märgitud trajektoori puhul, arvutatuna kohalikul tasandil järgmiselt:

i) erinevus viimases esitatud lennuplaanis märgitud marsruutlennuosa trajektoori pikkuse ja vastava suurringjoone osa vahel kõikide kohalikus õhuruumis käitatavate või seda läbivate IFR-lendude puhul;

ii) „marsruutlennuosa“ viitab läbilennatud vahemaale väljaspool 40-meremiilise raadiusega ringi ümber lennujaama;

iii) kui lend väljub väljaspool kohalikku õhuruumi asuvast lennujaamast või saabub sinna, kasutatakse selle näitaja arvutamiseks kohalikku õhuruumi sisenemise või sealt väljumise punkte;

iv) kui lend väljub kohalikus õhuruumis asuvast lennujaamast ja saabub sinna ning läbib muud kui kohalikku õhuruumi, kasutatakse selle näitaja arvutamiseks üksnes seda osa lennust, mis toimub kohalikus õhuruumis;

v) arvutatakse keskmisena kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta. Selle keskmise arvutamisel ei võeta arvesse kümmet suurimat ja kümmet väikseimat päevaväärtust.

b) Marsruutlennu horisontaalosa keskmine tõhusus lühima piirangutega trajektoori puhul, arvutatuna kohalikul tasandil järgmiselt:

i) erinevus marsruutlennu osa pikkuse vahel lühima piirangutega marsruudi puhul, mis on lennu planeerimisel võimalik (arvutatuna marsruutide leidmise algoritmide ja võrgustiku haldaja lennuplaanide kontrollisüsteemide abil), ning saavutatud vahemaa vahel kõikide kohalikus õhuruumis käitatavate või seda läbivate IFR-lendude puhul;

ii) selle näitaja puhul võetakse arvesse õhuruumipiiranguid, mis on esitatud võrgustiku haldaja avaldatud marsruudi kasutatavuse dokumendis, ja tingimuslike marsruutide tegelikku staatust viimase lennuplaani esitamise ajal;

iii) „marsruutlennuosa“ viitab osale väljaspool 40-meremiilise raadiusega ringi ümber lähte- ja sihtlennujaamade;

iv) kui lend väljub väljaspool kohalikku õhuruumi asuvast lennujaamast või saabub sinna, kasutatakse selle näitaja arvutamiseks kohalikku õhuruumi sisenemise või sealt väljumise punkte;

v) kui lend väljub kohalikus õhuruumis asuvast lennujaamast ja saabub sinna ning läbib muud kui kohalikku õhuruumi, kasutatakse selle näitaja arvutamiseks üksnes seda osa lennust, mis toimub kohalikus õhuruumis;

vi) „saavutatud vahemaa“ on funktsioon, mis hõlmab lennu kohalikku õhuruumi sisenemise ja sealt väljumise punktide asukohti. Saavutatud vahemaa väljendab nende punktide osa, kui arvutatakse lennu lähte- ja sihtkoha vahelist vahemaad mööda suurringjoont;

vii) arvutatakse keskmisena kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta. Selle keskmise arvutamisel ei võeta arvesse kümmet suurimat ja kümmet väikseimat päevaväärtust.

c) Marsruutlennu vertikaalosa tegeliku trajektoori tõhusus saavutatud reisilennukõrgusest kuni laskumise alguseni, arvutatuna järgmiselt:

i) see näitaja on protsent viimase esitatud lennuplaani alusel kavandatud lennutasandist 1 000 jala ulatuses allpool või mis tahes kõrgusel ülalpool lennatud tegeliku trajektoori pikkusest kõikide kohalikus õhuruumis käitatavate või seda läbivate IFR-lendude puhul;

ii) näitaja arvutatakse protsendina kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta.

d) Lendutõusuks valmistumise etapis kulunud lisaaeg, mis arvutatakse kohalikul tasandil järgmiselt:

i) erinevus tegeliku lendutõusuks valmistumise aja ja lendutõusuks valmistumise võrdlusaja vahel;

ii) lendutõusuks valmistumise võrdlusaeg on optimaalne läbimisaeg, mida on vaja lendutõusuks valmistumiseks ilma ooteajata;

iii) väljendatakse minutites ühe väljumise kohta ja arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta.

e) Ruleerimise etapis kulunud lisaaeg, mis arvutatakse kohalikul tasandil järgmiselt:

   i) erinevus tegeliku ruleerimisaja ja ruleerimise võrdlusaja vahel;

   ii) ruleerimise võrdlusaeg on optimaalne läbimisaeg, mida on vaja ruleerimiseks ilma ooteajata;

   iii) väljendatakse minutites ühe saabumise kohta ja arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta.

f) Lähenemisalas kulunud lisaaeg, mis arvutatakse kohalikul tasandil järgmiselt:

   i) lähenemise järjestamise ja ajalise hajutamise ala (ASMA) läbimiseks kuluva aja ning ASMA läbimiseks kuluvate ajavahemike alusel arvutatud võrdlusaja vaheline suhe;

   ii) ASMA läbimise võrdlusaeg on läbimisaeg, mida on vaja lähenemise sooritamiseks ilma ooteajata ja radarkursse andmata;

   iii) väljendatakse minutites ühe saabumise kohta ja arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta;

   iv) „ASMA“ on määratletud kui sihtlennujaama ümbritsev silinder raadiusega 40 meremiili.

g) Laskumise vertikaalosa tõhusus, mis arvutatakse kohalikul tasandil järgmiselt:

   i) horisontaallennu kestus laskumise algusest kuni maandumiseni kõikide IFR-lendude puhul;

   ii) väljendatakse horisontaallennu keskmise kestusena sekundites ühe saabumise kohta;

   iii) arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta.

h) Tõusu vertikaalosa tõhusus, mis arvutatakse kohalikul tasandil järgmiselt:

   i) horisontaallennu kestus stardist kuni saavutatud reisilennukõrguseni kõikide väljuvate IFR-lendude puhul;

   ii) väljendatakse horisontaallennu keskmise kestusena sekundites ühe väljumise kohta;

   iii) arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta.

i) Reserveeritud või eraldatud kohaliku õhuruumi tõhus kasutamine, mis arvutatakse kooskõlas 1. jao punkti 2.2 alapunktiga d.

j) Olemasolevate kohaliku õhuruumi struktuuride kasutamise määr lennuplaanide koostamisel, arvutatuna kooskõlas 1. jao punkti 2.2 alapunktiga e.

k) Olemasolevate kohaliku õhuruumi struktuuride kasutamise määr, mis arvutatakse kooskõlas 1. jao punkti 2.2 alapunktiga f.

Punktides a, b ja c sätestatud näitajate puhul tähendab „kohalik“ riigi tasandit või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandit, olenevalt sellest, millisel tasandil tulemuslikkuse kava on kehtestatud, sealhulgas juhtudel, kui lennuliiklusteenuste osutamise vastutus on piiriülese koostöö tulemusel üle antud.

Punktides d, e ja f sätestatud näitajate puhul tähendab „kohalik“ sellise lennujaama tasandit, kus IFR-lendude arv aastas on vähemalt 80 000.

Punktides g ja h sätestatud näitajate puhul tähendab „kohalik“ lennujaama tasandit.

Punktides i, j ja k sätestatud näitajate puhul tähendab „kohalik“ riigi tasandit, mille puhul tehakse jaotus piirkondlike juhtimiskeskuste vastutusalasse kuuluvate piirkondade tasandil, sealhulgas juhtudel, kui lennuliiklusteenuste osutamise vastutus on piiriülese koostöö tulemusel üle antud.

3. LÄBILASKEVÕIME

3.1. **Põhilised tulemusnäitajad**

a) Aeronavigatsiooniteenuste osutamisest tingitud marsruutlennu ATFM-hilinemiste keskmine pikkus minutites ühe lennu kohta, arvutatuna järgmiselt:

i) marsruudi ATFM-hilinemine, mis on arvutatud kooskõlas 1. jao punktiga 3.1;

ii) selle näitaja puhul võetakse arvesse kõiki kohalikku õhuruumi läbivaid IFR-lende ja kõiki ATFM-hilinemiste põhjusi, välja arvatud erakorralised sündmused; samuti võetakse arvesse muid õhuruume läbivaid IFR-lende, kui hilinemisi korrigeeritakse tagantjärele kohandamisega, mida koordineerib võrgustiku haldaja ja mille puhul operatiivses lennutegevuses osalevad sidusrühmad teavitavad võrgustiku haldajat ATFM-hilinemiste mõõtmise, liigitamise ja jaotamisega seotud küsimustest;

iii) arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta;

iv) jälgimiseks jaotatakse selle näitaja puhul arvutatud väärtused riikide kaupa, kui tulemuslikkuse kava on kehtestatud funktsionaalse õhuruumiosa tasandil, sealhulgas juhtudel, kui lennuliiklusteenuste osutamise vastutus on piiriülese koostöö tulemusel üle antud.

b) Terminalis ja lennujaamas osutatavate aeronavigatsiooniteenustega seotud saabuvate lendude ATFM-hilinemiste keskmine pikkus minutites ühe saabuva lennu kohta, arvutatuna kohalikul tasandil järgmiselt:

i) ATFM-piirangutest tingitud keskmine hilinemine sihtlennujaamas ühe saabuva IFR-lennu kohta;

ii) võetakse arvesse kõiki sihtlennujaamas maanduvaid IFR-lende ja kõiki ATFM-hilinemiste põhjusi, välja arvatud erakorralised sündmused;

iii) arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta;

iv) jälgimiseks jaotatakse selle näitaja puhul arvutatud väärtused lennujaamade kaupa.

Punktis a sätestatud näitaja puhul tähendab „kohalik“ riigi tasandit või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandit, olenevalt sellest, millisel tasandil tulemuslikkuse kava on kehtestatud. Punktis b sätestatud näitaja puhul tähendab „kohalik“ riigi tasandit.

3.2. **Jälgimiseks kasutatavad näitajad**

a) Nende IFR-lendude protsent, mille puhul peetakse kohalikul tasandil kinni nende lennuliiklusvoogude juhtimise kohastest väljumisaegadest, arvutatuna kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta.

b) Lähtelennujaamas kohaldatavatest stardipiirangutest tulenevate ja lennujuhtimisega seotud väljumiseelsete hilinemiste keskmine pikkus minutites ühe lennu kohta, arvutatuna järgmiselt:

i) lennujuhtimisega seotud väljumiseelse hilinemise keskmine pikkus ühe väljuva IFR-lennu kohta;

ii) võetakse arvesse kõiki lähtelennujaamast väljuvaid IFR-lende ning hõlmatud on stardi hilinemised, mis tulenevad lennujuhtimispiirangutest, mida kohaldatakse seisuplatsilt väljumiseks valmis oleva õhusõiduki suhtes;

iii) see näitaja arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta.

c) Väljumiste mis tahes põhjusel hilinemiste keskmine pikkus minutites ühe lennu kohta, arvutatuna kohalikul tasandil kooskõlas 1. jao punkti 3.2 alapunktiga c.

d) Marsruudi ATFM-hilinemiste minutite koguarvu protsent päevadel, mil päevane läbilaksevõime ületas eeldatavat päevast lennuliiklust, arvutatuna järgmiselt:

i) marsruudi ATFM-hilinemine, mis on arvutatud kooskõlas 1. jao punktiga 3.1;

ii) eeldatav päevane lennuliiklus viitab päevasele liiklusprofiilile (liikluse suunistase), mille võrgu haldaja arvutab välja iga aasta jaanuaris;

iii) õhuruumi läbilaskevõimet ja liiklusnõudlust mõõdetakse iga päev õhuruumi saabuvate IFR-lendudena;

iv) õhuruum on marsruudi ATFM-hilinemiste arvutamise jaoks määratletud vastutusala.

e) Suurima päevase läbilaskevõime aastane kaalutud keskmine, väljendatud IFR-lendude arvuna tunnis, arvutatuna järgmiselt:

i) suurim päevane läbilaskevõime on IFR-lendude arvu aritmeetiline keskmine iga päeva kolme tunni jooksul, kui lende on kõige rohkem;

ii) kaalutud keskmise arvutamise väärtusena kasutatakse IFR-lendude arvu päevas.

Punktis a sätestatud näitaja puhul tähendab „kohalik“ riigi tasandit lennujaamade kaupa.

Punktides b ja c sätestatud näitajate puhul tähendab „kohalik“ selliste lennujaamade tasandit, kus IFR-lendude arv aastas on vähemalt 80 000.

Punktides d ja e sätestatud näitajate puhul tähendab „kohalik“ piirkondliku juhtimiskeskuse tasandit.

4. KULUTÕHUSUS

4.1. **Põhilised tulemusnäitajad**

a) Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhind, mis on arvutatud järgmiselt:

i) suhe marsruudi kindlaksmääratud kulude ja tasude sissenõudmise piirkonna prognoositud liikluse vahel, mida võrdlusperioodi igal aastal kohalikul tasandil eeldatakse (väljendatuna marsruuditeenuste ühikutes), nagu on esitatud tulemuslikkuse kavades;

ii) väljendatakse reaalväärtuses ja riigi omavääringus;

iii) arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta.

b) Terminali aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhind, mis on arvutatud järgmiselt:

i) suhe kindlaksmääratud kulude ja prognoositud liikluse vahel, mida võrdlusperioodi igal aastal kohalikul tasandil eeldatakse (väljendatuna terminaliteenuste ühikutes), nagu on esitatud tulemuslikkuse kavades;

ii) väljendatakse reaalväärtuses ja riigi omavääringus;

iii) arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta.

Punktides a ja b sätestatud näitajate puhul tähendab „kohalik“ tasude sissenõudmise piirkonna tasandit.

4.2. **Jälgimiseks kasutatavad näitajad**

Kasutajate osutatud marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuste tegelik ühikuhind, arvutatuna eraldi järgmiselt:

a) aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhinna ja artikli 25 lõike 2 kohaste asjaomase aasta kohanduste summa;

b) väljendatakse nominaalväärtuses ja riigi omavääringus;

c) arvutatakse tasude sissenõudmise piirkonna jaoks kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta.

3. JAGU

Põhilised tulemusnäitajad, mida kasutatakse eesmärkide seadmiseks, ja näitajad võrgustiku funktsioonide jälgimiseks

1. Kõiki käesolevas jaos sätestatud näitajaid kohaldatakse käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvas geograafilises piirkonnas.

2. OHUTUS

2.1. **Põhilised tulemusnäitajad**

Võrgustiku haldaja ohutusjuhtimise tulemuslikkuse tase kooskõlas 1. jao punktiga 1.1.

2.2. **Jälgimiseks kasutatavad näitajad**

Lennuliiklusvoo juhtimisest tulenev aeronavigatsiooniteenuse osutaja deklareeritud sektori läbilaskevõime ületamine ATFM-piirangute kohaldamise ajal, arvutatuna järgmiselt:

a) suhe selle aja vahel, mil lendude arv ületab ATFM-piirangute kohaldamise ajal enam kui 10 % ulatuses sektori läbilaskevõimet, mille aeronavigatsiooniteenuse osutaja on deklareerinud, ning kogu aja vahel, mil ATFM-piiranguid kohaldatakse, arvutatuna kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta;

b) selle näitaja puhul jaotatakse reguleeritud aeg 20-minutiste intervallidega kattuvateks tunniajasteks osadeks.

3. KESKKOND

3.1. **Põhilised tulemusnäitajad**

Euroopa lennumarsruutide võrgustiku kavandamise funktsioonist tulenev marsruutlennuosa tõhususe paranemine viimases esitatud lennuplaanis märgitud trajektoori puhul, väljendatuna protsendina marsruudilennuosa tõhususe aastasest muutusest viimases esitatud lennuplaanis märgitud trajektoori puhul ja arvutatuna kooskõlas 1. jao punkti 2.2 alapunktiga a.

3.2. **Jälgimiseks kasutatavad näitajad**

Selliste marsruudi pikenemiste aastane summa, mis tulenevad ühise otsustamisega (CDM) seotud võrgustikumenetlustest ja võrgustiku haldaja lennutegevuskeskuse tegevusest marsruudi ATFM-hilinemiste vähendamisel. Marsruudi pikenemist mõõdetakse meremiilides erinevusena tegeliku trajektoori pikkuse vahel pärast seda, kui võrgustiku haldaja on marsruudi muutmise ettepanekud heaks kiitnud, ja viimases esitatud lennuplaanis märgitud trajektoori pikkuse vahel enne marsruudi muutmise ettepaneku vastuvõtmist.

4. LÄBILASKEVÕIME

4.1. **Põhilised tulemusnäitajad**

a) Ühise otsustamisega seotud võrgustikumenetlustest ja võrgustiku haldaja lennutegevuskeskuse tegevusest tuleneva esialgsete marsruudi ATFM-hilinemiste vähenemise osakaal. Marsruudi ATFM-hilinemiste vähenemine arvutatakse IFR-lennu esialgse hilinemise (ilma meetmeid võtmata) ja sama lennu marsruudi ATFM-hilinemise (pärast hilinemise vähendamise meetmeid) erinevusena. Marsruudi ATFM-hilinemine arvutatakse kooskõlas 1. jao punktiga 3.1.

b) Ühise otsustamisega seotud võrgustikumenetlustest ja võrgustiku haldaja lennutegevuskeskuse tegevusest tuleneva saabuvate lendude esialgsete ATFM-hilinemiste vähenemise osakaal. Saabuvate lendude ATFM-hilinemiste vähenemine arvutatakse IFR-lennu esialgse hilinemise (ilma meetmeid võtmata) ja sama lennu lennujaama saabumise ATFM-hilinemise (pärast hilinemise vähendamise meetmeid) erinevusena. Saabuvate lendude ATFM-hilinemine arvutatakse kooskõlas 1. jao punkti 3.2 alapunktiga a.

4.2. **Jälgimiseks kasutatavad näitajad**

a) Selliste ATFM-piirangute keskmine päevane arv kalendriaasta kohta, millest igaühest tuleneb vähem kui 200 minuti pikkune hilinemine.

b) Marsruudi ATFM-hilinemiste keskmine pikkus nädalavahetusel kalendriaasta kohta, väljendatuna minutites ühe lennu kohta.

c) Esimese rotatsiooni ATFM-hilinemiste aastane protsent, et võrgustiku haldaja saaks igal aastal kindlaks teha piirkondlikud juhtimiskeskused / lennujaamad, kus võib olla võimalik hilinemist kõige rohkem vähendada, arvutatuna järgmiselt:

i) marsruudi ATFM-hilinemine, mis on arvutatud kooskõlas 1. jao punktiga 3.1;

ii) ATFM-hilinemised tunni kohta põhinevad mõjutatud õhuruumi sisenemise eeldataval ajal;

iii) marsruudi ATFM-hilinemine, mis on arvutatud kooskõlas 1. jao punkti 3.2 alapunktiga a.

5. KULUTÕHUSUS

5.1. **Jälgimiseks kasutatavad näitajad**

Võrgustiku haldaja ülesannete täitmise ühikuhind, mis on arvutatud järgmiselt:

a) suhe võrgustiku haldaja ülesannete täitmise tegelike kulude ja marsruuditeenuste ühikutes väljendatud marsruudi liikluse vahel võrdlusperioodil selle geograafilise piirkonna tasandil, kus võrgustiku haldaja täidab võrgustiku funktsioonide täitmiseks vajalikke ülesandeid;

b) väljendatakse eurodes ja reaalväärtuses;

c) arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta.“