2024/3128

17.12.2024.

PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2024/3128

od 16. prosinca 2024.

o izmjeni Provedbene uredbe (EU) 2019/317 u pogledu novih i revidiranih pokazatelja za praćenje programa performansi i sustava utvrđivanja naknada u okviru jedinstvenog europskog neba

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o utvrđivanju okvira za stvaranje jedinstvenog europskog neba (Okvirna uredba) ([1]), a posebno njezin članak 11. stavak 6.,

budući da:

(1) Program performansi i sustav utvrđivanja naknada u okviru jedinstvenog europskog neba uspostavljen Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2019/317 ([2]) sadržava regulatorne instrumente za određivanje ciljeva te za praćenje i izvješćivanje o performansama usluga u zračnoj plovidbi i mrežnim funkcijama u ključnim područjima performansi povezanima sa sigurnošću, okolišem, kapacitetom i troškovnom učinkovitošću. Osim ključnih pokazatelja performansi za koje se određuju ciljevi program uključuje i pokazatelje za praćenje performansi u sva četiri ključna područja performansi za rutne i terminalne usluge u zračnoj plovidbi, kao i za praćenje mrežnih funkcija, kako bi se poboljšale cjelokupne performanse mreže.

(2) Novosti u mjerenju performansi i dostupnosti podataka omogućile su da se poboljšaju postojeći i dodaju novi pokazatelji za praćenje performansi usluga u zračnoj plovidbi i mrežnih funkcija. Informacije koje se mogu dobiti iz novih i poboljšanih pokazatelja neophodne su za razvoj programa performansi i sustava utvrđivanja naknada u budućim referentnim razdobljima.

(3) U radu tijela za reviziju izvedbe iz članka 11. stavka 2. Uredbe (EZ) br. 549/2004 pokazalo se da treba nastojati poboljšati performanse mreže u području okoliša kako bi se doprinijelo ispunjavanju zahtjeva iz europskog zelenog plana ([3]). Pokazatelji trenutačno obuhvaćaju samo određene elemente putanje leta. Zato su potrebni novi pokazatelji kako bi se mogle preciznije mjeriti performanse u području okoliša za određene elemente kao što su operacije kontinuiranog penjanja, vrijeme taksiranja pri slijetanju i učinkovitost vertikalnog leta. Osim toga, radi boljih performansi u području okoliša i cjelokupnih performansi, u ključnom području performansi povezanom s kapacitetom trebalo bi uvesti pokazatelje za praćenje protoka.

(4) Uvođenjem novih ili izmijenjenih pokazatelja ne bi se trebale povećati obveze izvješćivanja jer bi se ti pokazatelji trebali računati najvećim dijelom na temelju podataka koji su Eurocontrolu već dostupni.

(5) Zbog broja izmjena koje je potrebno unijeti u Prilog I. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 i kako bi se strukturno i jezično uskladio, taj prilog trebalo bi u potpunosti zamijeniti.

(6) Ova bi se Uredba trebala primjenjivati na četvrto referentno razdoblje i na naredna referentna razdoblja.

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

([2]) Provedbena uredba Komisije (EU) 2019/317 od 11. veljače 2019. o utvrđivanju programa performansi i sustava utvrđivanja naknada u okviru jedinstvenog europskog neba i stavljanju izvan snage provedbenih uredaba (EU) br. 390/2013 i (EU) br. 391/2013 (SL L 56, 25.2.2019., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([3]) Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Europskom vijeću, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija – Europski zeleni plan (COM(2019) 640 final).

(7) Mjere predviđene u ovoj Uredbi u skladu su s mišljenjem Odbora za jedinstveno nebo,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Provedbena uredba (EU) 2019/317 mijenja se kako slijedi:

Prilog I. zamjenjuje se tekstom u Prilogu ovoj Uredbi;

u Prilogu VI. točki 3. podtočki (a) broj „2018.” zamjenjuje se brojem „2019.”.

Članak 2.

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Primjenjuje se od 1. siječnja 2025.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 16. prosinca 2024.

Za Komisiju
Predsjednica
Ursula VON DER LEYEN

PRILOG

„PRILOG I.

KLJUČNI POKAZATELJI PERFORMANSI ZA ODREĐIVANJE CILJEVA I POKAZATELJI ZA PRAĆENJE

ODJELJAK 1.

Ključni pokazatelji performansi za određivanje ciljeva na razini Unije i pokazatelji za praćenje na razini Unije

1. SIGURNOST

1.1. **Ključni pokazatelji performansi**

Minimalna razina djelotvornosti upravljanja sigurnošću koju moraju postići pružatelji usluga u zračnoj plovidbi ovlašteni za pružanje operativnih usluga u zračnom prometu. Ovim ključnim pokazateljem performansi mjeri se razina ostvarenja sljedećih ciljeva upravljanja sigurnošću:

(a) politike i ciljeva u pogledu sigurnosti;

(b) upravljanja sigurnosnim rizikom;

(c) osiguranja sigurnosti;

(d) promicanja sigurnosti;

(e) kulture sigurnosti.

1.2. **Pokazatelji za praćenje:**

(a) stopa neodobrenih ulaza na uzletno-sletnu stazu na razini Unije s utjecajem na sigurnost izračunana u skladu s odjeljkom 2. točkom 1.2. podtočkom (a);

(b) stopa povreda minimuma razdvajanja na razini Unije s utjecajem na sigurnost izračunana u skladu s odjeljkom 2. točkom 1.2. podtočkom (b).

2. OKOLIŠ

2.1. **Ključni pokazatelji performansi**

Ovim ključnim pokazateljem performansi mjeri se prosječna učinkovitost horizontalnog leta na ruti za stvarnu putanju, izračunana kako slijedi:

(a) usporedba duljine rutnog dijela stvarne putanje izvedene iz podataka dobivenih nadzorom i postignute udaljenosti, zbrojeno za sve IFR letove koji se obavljaju unutar europskog zračnog prostora ili koji prolaze kroz europski zračni prostor kako je definiran u članku 1.;

(b) „rutni dio” odnosi se na udaljenost koja se preleti izvan kružnice od 40 NM oko zračnih luka;

(c) ako let odlazi iz zračne luke izvan europskog zračnog prostora ili dolazi u nju, za izračun tog pokazatelja kao polazište odnosno odredište upotrebljava se ulazna ili izlazna točka europskog zračnog prostora, a ne odlazna ili odredišna zračna luka;

(d) ako let polazi iz zračne luke u europskom zračnom prostoru i stiže u nju te prolazi kroz izvaneuropski zračni prostor, za izračun tog pokazatelja upotrebljava se samo dio unutar europskog zračnog prostora;

(e) „postignuta udaljenost” je funkcija položaja točke ulaza leta u svaki dio zračnog prostora i točke izlaza leta iz svakog dijela zračnog prostora za sve dijelove putanje. Postignuta udaljenost je doprinos tih točaka ortodromskoj udaljenosti između polazišta i odredišta leta;

(f) pokazatelj se izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja kao prosjek. Pri izračunu tog prosjeka iz izračuna se isključuje deset najviših i deset najnižih dnevnih vrijednosti.

2.2. **Pokazatelji za praćenje**

(a) Prosječna učinkovitost horizontalnog leta na ruti za putanju iz zadnjeg dostavljenog plana leta, izračunana kako slijedi:

i. razlika između duljine rutnog dijela putanje iz zadnjeg dostavljenog plana leta i odgovarajućeg dijela ortodromske udaljenosti, zbrojeno za sve IFR letove koji se obavljaju unutar europskog zračnog prostora ili koji prolaze kroz njega;

ii. „rutni dio" odnosi se na udaljenost koja se preleti izvan kružnice od 40 NM oko zračnih luka;

iii. ako let odlazi iz zračne luke izvan europskog zračnog prostora ili dolazi u nju, za izračun tog pokazatelja kao polazište odnosno odredište upotrebljava se ulazna ili izlazna točka europskog zračnog prostora, a ne odlazna ili odredišna zračna luka;

iv. ako let polazi iz zračne luke u europskom zračnom prostoru i stiže u nju te prolazi kroz izvaneuropski zračni prostor, za izračun tog pokazatelja upotrebljava se samo dio unutar europskog zračnog prostora;

v. pokazatelj se izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja kao prosjek. Pri izračunu tog prosjeka iz izračuna se isključuje deset najviših i deset najnižih dnevnih vrijednosti.

(b) Prosječna učinkovitost horizontalnog leta na ruti za najkraću ograničenu putanju, izračunana kako slijedi:

i. razlika između duljine rutnog dijela najkraće ograničene rute dostupne za planiranje leta, kako je izračunana uz pomoć algoritama za pronalaženje putanje i sustava za potvrdu plana leta upravitelja mreže, te odgovarajućeg dijela ortodromske udaljenosti zbrojeno za sve IFR letove koji se obavljaju unutar europskog zračnog prostora ili koji prolaze kroz njega;

ii. ovim se pokazateljem uzimaju u obzir ograničenja zračnog prostora na dane kada ima vojnih aktivnosti i kada ih nema objavljena u dokumentu o dostupnosti ruta (RAD) koji je izdao upravitelj mreže i stvarni status uvjetovanih ruta u vrijeme zadnjeg dostavljenog plana leta;

iii. „rutni dio" odnosi se na dio koji se preleti izvan kružnice od 40 NM oko zračnih luka;

iv. ako let odlazi iz zračne luke izvan europskog zračnog prostora ili dolazi u nju, za izračun tog pokazatelja kao polazište odnosno odredište upotrebljava se ulazna ili izlazna točka europskog zračnog prostora, a ne odlazna ili odredišna zračna luka;

v. ako let polazi iz zračne luke u europskom zračnom prostoru i stiže u nju te prolazi kroz izvaneuropski zračni prostor, za izračun tog pokazatelja upotrebljava se samo dio unutar europskog zračnog prostora;

vi. pokazatelj se izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja kao prosjek. Pri izračunu tog prosjeka iz izračuna se isključuje deset najviših i deset najnižih dnevnih vrijednosti.

(c) Učinkovitost vertikalnog leta za stvarnu putanju između vrha penjanja i vrha poniranja, izračunana kako slijedi:

i. ovaj je pokazatelj postotak duljine stvarne putanje leta unutar 1 000 stopa ispod ili na bilo kojoj visini iznad planirane razine leta u odnosu na zadnji dostavljeni plan leta, zbrojeno za sve IFR letove koji se obavljaju unutar europskog zračnog prostora ili koji prolaze kroz njega;

ii. ovaj se pokazatelj izračunava kao postotak, za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja.

(d) Djelotvorna upotreba rezerviranog ili odvojenog zračnog prostora, izračunana kao omjer finalno upotrijebljenog vremena za rezervaciju ili odvajanje od općeg zračnog prometa i vremena koje je prvotno dodijeljeno za aktivnost za koju je bilo nužno takvo odvajanje ili rezervacija. Pokazatelj se izračunava za sve dodjele zračnog prostora o kojima je obaviješten upravitelj mreže.

(e) Stopa planiranja putem dostupnih struktura zračnog prostora, uključujući rezervirani ili odvojeni zračni prostor, za opći zračni promet izračunana kao postotak zrakoplova koji su dostavili planove leta putem takvih struktura zračnog prostora u odnosu na broj zrakoplova koji su mogli planirati putem tih struktura zračnog prostora. Pokazatelj se izračunava za sve dodjele zračnog prostora o kojima je obaviješten upravitelj mreže.

(f) Stopa upotrebe dostupnih struktura zračnog prostora, uključujući rezervirani ili odvojeni zračni prostor, za opći zračni promet izračunana kao postotak zrakoplova koji su letjeli putem takvih struktura zračnog prostora u odnosu na broj zrakoplova koji su mogli planirati putem tih struktura zračnog prostora. Pokazatelj se izračunava za sve dodjele zračnog prostora o kojima je obaviješten upravitelj mreže.

3. KAPACITET

3.1. **Ključni pokazatelj performansi**

Prosječne minute kašnjenja na ruti ATFM-a po letu koje se mogu pripisati uslugama u zračnoj plovidbi, izračunane kako slijedi:

(a) kašnjenje na ruti ATFM-a je kašnjenje koje izračunava upravitelj mreže, izraženo kao razlika između procijenjenog vremena uzlijetanja i izračunanog vremena uzlijetanja koje je dodijelio upravitelj mreže;

(b) za potrebe ovog pokazatelja:

„procijenjeno vrijeme uzlijetanja” znači predviđanje vremena kada će zrakoplov biti u zraku, a izračunava ga upravitelj mreže i temelji se na vremenu koje je zadnje predviđeno vrijeme početka vožnje, ili ciljano vrijeme početka vožnje za one zračne luke koje su obuhvaćene postupcima kooperativnog donošenja odluka u zračnim lukama, kojem se dodaje procijenjeno vrijeme taksiranja pri uzlijetanju koje je izračunao upravitelj mreže;

„izračunano vrijeme uzlijetanja” znači vrijeme koje upravitelj mreže dodjeljuje na dan rada, kao rezultat taktičke dodjele slotova, u koje se očekuje da će zrakoplov uzletjeti;

„procijenjeno vrijeme taksiranja pri uzlijetanju” znači vrijeme između početka vožnje i uzlijetanja. Ta procjena uključuje sigurnosno vrijeme za kašnjenje na točki čekanja ili udaljeno odleđivanje prije uzlijetanja;

(c) ovim se pokazateljem obuhvaćaju svi IFR letovi i svi uzroci kašnjenja ATFM-a, osim izuzetnih događaja;

(d) ovaj se pokazatelj izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja.

3.2. **Pokazatelji za praćenje**

(a) Prosječno vrijeme, izraženo u minutama, kašnjenja pri dolasku ATFM-a po letu koje se može pripisati uslugama u zračnoj plovidbi na terminalu i u zračnoj luci i koje je uzrokovano ograničenjima slijetanja u odredišnoj zračnoj luci, izračunano kako slijedi:

i. ovaj je pokazatelj prosječno kašnjenje pri dolasku ATFM-a po dolaznom IFR letu;

ii. ovim se pokazateljem obuhvaćaju svi IFR letovi koji slijeću u odredišnu zračnu luku i svi uzroci kašnjenja pri dolasku ATFM-a, osim izuzetnih događaja;

iii. ovaj se pokazatelj izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja.

(b) Postotak letova kod kojih je kašnjenje na ruti ATFM-a dulje od 15 minuta, izračunan kako slijedi:

i. kašnjenje na ruti ATFM-a, izračunano u skladu s točkom 3.1. podtočkom (a);

ii. ovim se pokazateljem obuhvaćaju svi IFR letovi i svi uzroci kašnjenja ATFM-a, osim izuzetnih događaja;

iii. ovaj se pokazatelj izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja.

(c) Prosječno vrijeme, izraženo u minutama, svih vrsta kašnjenja pri odlasku po letu, izračunano kako slijedi:

i. prosječno kašnjenje koje se može pripisati:

— kašnjenjima zbog operacija zračnih prijevoznika,

— kašnjenju na ruti ATFM-a koje su prijavili korisnici zračnog prostora,

— reaktivnom (lančanom) kašnjenju,

— kašnjenju operacija zračne luke, uključujući kašnjenje ATFM-a zračne luke koje su prijavili korisnici zračnog prostora uzrokovano regulacijom na temelju količine prometa čija je lokacija klasificirana kao aerodromska zona ili aerodrom;

ii. obuhvaća sve letove IFR-a i izračunava se za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja.

4. TROŠKOVNA UČINKOVITOST

4.1. **Ključni pokazatelji performansi**

Godišnja promjena prosječnog „utvrđenog jediničnog troška” (DUC) za rutne usluge u zračnoj plovidbi na razini Unije, izračunana kako slijedi:

(a) postotak koji odražava godišnju promjenu prosječnog utvrđenog jediničnog troška na razini Unije za rutne usluge u zračnoj plovidbi, počevši od polazne vrijednosti iz članka 9. stavka 4. točke (a);

(b) izračunava se za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja;

(c) prosječni utvrđeni jedinični trošak za rutne usluge u zračnoj plovidbi na razini Unije je omjer između utvrđenih troškova na ruti i predviđenog prometa na ruti, izraženo u jedinicama rutnih usluga, koji se očekuje svake godine referentnog razdoblja na razini Unije, kako je navedeno u pretpostavkama Komisije za određivanje ciljeva performansi na razini Unije u skladu s člankom 9. stavkom 3.;

(d) prosječni utvrđeni jedinični trošak za rutne usluge u zračnoj plovidbi na razini Unije izračunava se u eurima i u realnim vrijednostima.

4.2 **Pokazatelji za praćenje**

Stvarni jedinični troškovi koje korisnici snose zasebno za rutne i terminalne usluge u zračnoj plovidbi na razini Unije, koji se izračunavaju kako slijedi:

(a) ponderirani prosjek zbroja utvrđenog jediničnog troška za svaku državu članicu za usluge u zračnoj plovidbi i prilagodbi u skladu s člankom 25. stavkom 2. koje proizlaze iz te godine;

(b) izražava se u eurima i u nominalnim vrijednostima;

(c) izračunava se za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja.

ODJELJAK 2.

Ključni pokazatelji performansi za određivanje ciljeva na lokalnoj razini i pokazatelji za praćenje na lokalnoj razini

1. SIGURNOST

1.1. **Ključni pokazatelj performansi**

Razina djelotvornosti upravljanja sigurnošću u skladu s odjeljkom 1. točkom 1.1.

Za potrebe ovog pokazatelja „lokalno” znači na razini pružatelja usluga u zračnoj plovidbi.

1.2. **Pokazatelji za praćenje**

(a) Stopa neodobrenih ulaza na uzletno-sletnu stazu u zračnim lukama u državi članici, izračunana kao ukupni broj neodobrenih ulaza na uzletno-sletnu stazu s utjecajem na sigurnost koji su se dogodili u tim zračnim lukama podijeljen s ukupnim brojem kretanja prema pravilima instrumentalnog letenja (IFR) i pravilima vizualnog letenja (VFR) u tim zračnim lukama.

(b) Stopa povreda minimuma razdvajanja unutar zračnog prostora svih jedinica za operativne usluge u zračnom prometu koje imaju kontrolu u državi članici, izračunana kao ukupni broj povreda minimuma razdvajanja s utjecajem na sigurnost koje su se dogodile u tom zračnom prostoru podijeljen s ukupnim brojem kontroliranih sati leta u tom zračnom prostoru.

(c) Stopa neodobrenih ulaza na uzletno-sletnu stazu u zračnoj luci izračunana kao ukupni broj neodobrenih ulaza na uzletno-sletnu stazu s bilo kojim doprinosom iz operativnih usluga u zračnom prometu ili komunikacijskih, navigacijskih i nadzornih usluga (CNS) s utjecajem na sigurnost koji se dogodio u toj zračnoj luci podijeljen s ukupnim brojem IFR i VFR kretanja u toj zračnoj luci.

(d) Stopa povreda minimuma razdvajanja unutar zračnog prostora u kojem pružatelj usluga u zračnoj plovidbi pruža usluge u zračnom prometu, izračunana kao ukupni broj povreda minimuma razdvajanja s bilo kojim doprinosom iz operativnih usluga u zračnom prometu ili usluga CNS-a s utjecajem na sigurnost podijeljen s ukupnim brojem kontroliranih sati leta u tom zračnom prostoru.

Pokazatelji za praćenje iz ove točke izračunavaju se za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja.

Za potrebe pokazatelja navedenih u podtočkama (a) i (c) „lokalno” znači na razini zračne luke. Za potrebe pokazatelja navedenog u podtočki (b) „lokalno” znači na nacionalnoj razini. Za potrebe pokazatelja navedenog u podtočki (d) „lokalno” znači na razini pružatelja usluga u zračnoj plovidbi.

2. OKOLIŠ

2.1. **Ključni pokazatelj performansi**

Prosječna učinkovitost horizontalnog leta na ruti za stvarnu putanju, izračunana kako slijedi:

(a) usporedba duljine rutnog dijela stvarne putanje izvedene iz podataka dobivenih nadzorom i postignute udaljenosti, zbrojeno za sve IFR letove koji se obavljaju unutar lokalnog zračnog prostora ili koji prolaze kroz njega;

(b) „rutni dio” odnosi se na udaljenost koja se preleti izvan kružnice od 40 NM oko polazne i odredišne zračne luke;

(c) ako let polazi iz zračne luke izvan lokalnog zračnog prostora ili stiže u nju, za izračun tog pokazatelja upotrebljava se ulazna ili izlazna točka lokalnog zračnog prostora;

(d) ako let polazi iz zračne luke u lokalnom zračnom prostoru i stiže u nju te prolazi kroz zračni prostor izvan lokalnog, za izračun tog pokazatelja upotrebljava se samo dio unutar lokalnog zračnog prostora;

(e) „postignuta udaljenost” je funkcija položaja točke ulaza leta u lokalni zračni prostor i točke izlaza leta iz lokalnog zračnog prostora. Postignuta udaljenost je doprinos tih točaka ortodromskoj udaljenosti između polazišta i odredišta leta;

(f) za potrebe ovog pokazatelja „lokalni” znači na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora, ovisno o razini na kojoj se utvrđuje plan performansi;

(g) pokazatelj se izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja kao prosjek. Pri izračunu tog prosjeka iz izračuna se isključuje deset najviših i deset najnižih dnevnih vrijednosti.

2.2. **Pokazatelji za praćenje**

(a) Prosječna učinkovitost horizontalnog leta na ruti za putanju iz zadnjeg dostavljenog plana leta, izračunana na lokalnoj razini kako slijedi:

i. razlika između duljine rutnog dijela putanje iz zadnjeg dostavljenog plana leta i odgovarajućeg dijela ortodromske udaljenosti, zbrojeno za sve IFR letove koji se obavljaju unutar lokalnog zračnog prostora ili koji prolaze kroz njega;

ii. „rutni dio” odnosi se na udaljenost koja se preleti izvan kružnice od 40 NM oko zračnih luka;

iii. ako let polazi iz zračne luke izvan lokalnog zračnog prostora ili stiže u nju, za izračun tog pokazatelja upotrebljava se ulazna ili izlazna točka lokalnog zračnog prostora;

iv. ako let polazi iz zračne luke u lokalnom zračnom prostoru i stiže u nju te prolazi kroz zračni prostor izvan lokalnog, za izračun tog pokazatelja upotrebljava se samo dio unutar lokalnog zračnog prostora;

v. izračunava se za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja kao prosjek. Pri izračunu tog prosjeka iz izračuna se isključuje deset najviših i deset najnižih dnevnih vrijednosti.

(b) Prosječna učinkovitost horizontalnog leta na ruti za najkraću ograničenu putanju, izračunana na lokalnoj razini kako slijedi:

i. razlika između duljine rutnog dijela najkraće ograničene rute dostupne za planiranje leta, kako je izračunana uz pomoć algoritama za pronalaženje putanje i sustava za potvrdu plana leta upravitelja mreže, te postignute udaljenosti zbrojeno za sve IFR letove koji se obavljaju unutar lokalnog zračnog prostora ili koji prolaze kroz njega;

ii. ovim se pokazateljem uzimaju u obzir ograničenja zračnog prostora objavljena u dokumentu o dostupnosti ruta koji je izdao upravitelj mreže i stvarni status uvjetovanih ruta u vrijeme zadnjeg dostavljenog plana leta;

iii. „rutni dio” odnosi se na dio izvan kružnice od 40 NM oko polazne i odredišne zračne luke;

iv. ako let polazi iz zračne luke izvan lokalnog zračnog prostora ili stiže u nju, za izračun tog pokazatelja upotrebljava se ulazna ili izlazna točka lokalnog zračnog prostora;

v. ako let polazi iz zračne luke u lokalnom zračnom prostoru i stiže u nju te prolazi kroz zračni prostor izvan lokalnog, za izračun tog pokazatelja upotrebljava se samo dio unutar lokalnog zračnog prostora;

vi. „postignuta udaljenost” je funkcija položaja točke ulaza leta u lokalni zračni prostor i točke izlaza leta iz lokalnog zračnog prostora. Postignuta udaljenost je doprinos tih točaka ortodromskoj udaljenosti između polazišta i odredišta leta;

vii. izračunava se za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja kao prosjek. Pri izračunu tog prosjeka iz izračuna se isključuje deset najviših i deset najnižih dnevnih vrijednosti.

(c) Učinkovitost vertikalnog leta za stvarnu putanju između vrha penjanja i vrha poniranja, izračunana kako slijedi:

i. ovaj je pokazatelj postotak duljine stvarne putanje leta unutar 1 000 stopa ispod ili na bilo kojoj visini iznad planirane razine leta u odnosu na zadnji dostavljeni plan leta, zbrojeno za sve IFR letove koji se obavljaju unutar lokalnog zračnog prostora ili koji prolaze kroz njega;

ii. ovaj se pokazatelj izračunava kao postotak, za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja.

(d) Dodatno vrijeme u fazi taksiranja pri uzlijetanju, izračunano na lokalnoj razini kako slijedi:

i. razlika između stvarnog vremena taksiranja pri uzlijetanju i referentnog vremena taksiranja pri uzlijetanju;

ii. referentno vrijeme taksiranja pri uzlijetanju predstavlja optimalno vrijeme prelaska potrebno za taksiranje pri uzlijetanju bez čekanja;

iii. izražava se u minutama po odlasku, izračunano za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja.

(e) Dodatno vrijeme u fazi taksiranja pri slijetanju, izračunano na lokalnoj razini kako slijedi:

i. razlika između stvarnog vremena taksiranja pri slijetanju i referentnog vremena taksiranja pri slijetanju;

ii. referentno vrijeme taksiranja pri slijetanju predstavlja optimalno vrijeme prelaska potrebno za taksiranje pri slijetanju bez čekanja;

iii. izražava se u minutama po dolasku, izračunano za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja.

(f) Dodatno vrijeme u terminalnom zračnom prostoru, izračunano na lokalnoj razini kako slijedi:

i. razlika između vremena prelaska preko područja sekvencioniranja i mjerenja pri dolascima (ASMA) i referentnog vremena koje se temelji na vremenima prelaska preko ASMA-e;

ii. referentno vrijeme ASMA-e predstavlja vrijeme prelaska potrebno za prilaženje bez čekanja ili vektoriranja;

iii. izražava se u minutama po dolasku, izračunano za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja;

iv. ASMA se definira kao valjak s polumjerom od 40 NM oko dolazne zračne luke.

(g) Učinkovitost vertikalnog leta za poniranje, izračunana na lokalnoj razini kako slijedi:

i. trajanje horizontalnog leta od vrha poniranja do slijetanja za sve dolazne IFR letove;

ii. izražena kao prosječno trajanje horizontalnog leta u sekundama po dolasku;

iii. izračunava se za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja.

(h) Učinkovitost vertikalnog leta za penjanje, izračunana na lokalnoj razini kako slijedi:

i. trajanje horizontalnog leta od uzlijetanja do vrha penjanja za sve dolazne IFR letove;

ii. izražena kao prosječno trajanje horizontalnog leta u sekundama po odlasku;

iii. izračunava se za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja.

(i) Djelotvorna upotreba rezerviranog ili odvojenog lokalnog zračnog prostora, izračunana u skladu s odjeljkom 1. točkom 2.2. podtočkom (d).

(j) Stopa planiranja putem dostupnih struktura lokalnog zračnog prostora izračunana u skladu s odjeljkom 1. točkom 2.2. podtočkom (e).

(k) Stopa upotrebe dostupnih struktura lokalnog zračnog prostora izračunana u skladu s odjeljkom 1. točkom 2.2. podtočkom (f).

Za potrebe pokazatelja navedenih u podtočkama (a), (b) i (c) „lokalno” znači na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora, ovisno o razini na kojoj se utvrđuje plan performansi, uključujući slučajeve delegiranja odgovornosti za pružanje operativnih usluga u zračnom prometu kao rezultat prekograničnih suradničkih aranžmana.

Za potrebe pokazatelja navedenih u podtočkama (d), (e) i (f) „lokalno” znači na razini zračne luke s najmanje 80 000 IFR kretanja u zračnom prijevozu po godini.

Za potrebe pokazatelja navedenih u podtočkama (g) i (h) „lokalno” znači na razini zračne luke.

Za potrebe pokazatelja navedenih u podtočkama (i), (j) i (k) „lokalno” znači na nacionalnoj razini s podjelom na razini odgovornosti centara oblasne kontrole, uključujući slučajeve delegiranja odgovornosti za pružanje operativnih usluga u zračnom prometu kao rezultat prekograničnih suradničkih aranžmana.

3. KAPACITET

3.1. **Ključni pokazatelji performansi**

(a) Prosječno vrijeme, izraženo u minutama, kašnjenja na ruti ATFM-a po letu koje se može pripisati uslugama u zračnoj plovidbi, izračunano kako slijedi:

i. kašnjenje na ruti ATFM-a, izračunano u skladu s odjeljkom 1. točkom 3.1.;

ii. ovim se pokazateljem obuhvaćaju svi IFR letovi koji prolaze kroz lokalni zračni prostor i svi uzroci kašnjenja ATFM-a, osim izuzetnih događaja; njime se obuhvaćaju i IFR letovi koji prolaze kroz druge zračne prostore, kada se korekcije za kašnjenja primjenjuju kao rezultat postupka prilagodbe kašnjenja nakon operacija koji koordinira upravitelj mreže, kojim operativni dionici obavješćuju upravitelja mreže o pitanjima koja se odnose na mjerenje, klasifikaciju i dodjelu kašnjenja ATFM-a;

iii. izračunava se za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja;

iv. za praćenje, vrijednosti izračunane za ovaj pokazatelj raščlanjuju se na nacionalnoj razini u slučaju da se plan performansi utvrđuje na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora, uključujući slučajeve delegiranja odgovornosti za pružanje operativnih usluga u zračnom prometu kao rezultat prekograničnih suradničkih aranžmana.

(b) Prosječno vrijeme, izraženo u minutama, kašnjenja pri dolasku ATFM-a po letu koje se može pripisati uslugama u zračnoj plovidbi na terminalu i u zračnoj luci, izračunano na lokalnoj razini na sljedeći način:

i. prosječno kašnjenje pri dolasku u odredišnoj zračnoj luci uzrokovano regulacijama ATFM-a po dolaznom IFR letu;

ii. obuhvaća sve IFR letove koji slijeću u odredišnu zračnu luku i sve uzroke kašnjenja ATFM-a, osim izuzetnih događaja;

iii. izračunava se za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja;

iv. za praćenje, vrijednosti izračunane za ovaj pokazatelj raščlanjuju se na razini zračne luke.

Za potrebe pokazatelja navedenog u podtočki (a) „lokalno” znači na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora, ovisno o razini na kojoj se utvrđuje plan performansi. Za potrebe pokazatelja navedenog u podtočki (b) „lokalno” znači na nacionalnoj razini.

3.2. **Pokazatelji za praćenje**

(a) Postotak IFR letova koji se pridržavaju svojih odlaznih slotova ATFM-a na lokalnoj razini, izračunano za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja.

(b) Prosječno vrijeme, izraženo u minutama, kašnjenja prije odlaska povezanog s kontrolom zračnog prometa po letu zbog ograničenja uzlijetanja u zračnoj luci odlaska, izračunano na lokalnoj razini kako slijedi:

i. prosječno kašnjenje prije odlaska povezano s kontrolom zračnog prometa po odlaznom IFR letu;

ii. uključuje sve IFR letove koji uzlijeću iz zračne luke odlaska i obuhvaća kašnjenja početka kretanja uzrokovana ograničenjima kontrole zračnog prometa kad je zrakoplov spreman za napuštanje odlazne stajanke;

iii. ovaj se pokazatelj izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja.

(c) Prosječno vrijeme, izraženo u minutama, kašnjenja po letu pri odlasku zbog svih uzroka, izračunano na lokalnoj razini u skladu s odjeljkom 1. točkom 3.2. podtočkom (c).

(d) Postotak ukupnih minuta kašnjenja na ruti ATFM-a do kojeg je došlo na dane s protokom iznad očekivanog dnevnog prometa, izračunan kako slijedi:

i. kašnjenje na ruti ATFM-a izračunano u skladu s odjeljkom 1. točkom 3.1.;

ii. očekivani dnevni promet odnosi se na profil dnevnog prometa (referentni promet) koji izračunava upravitelj mreže u siječnju svake godine;

iii. protok u zračnom prostoru i potražnja za zračnim prometom mjere se kao dnevni broj ulazaka IFR letova u zračni prostor;

iv. zračni prostor je područje odgovornosti određeno za izračun kašnjenja na ruti ATFM-a.

(e) Godišnji ponderirani prosjek najvećeg dnevnog protoka, izražen kao broj IFR letova po satu, izračunan kako slijedi:

i. najveći dnevni protok je aritmetički prosjek broja IFR letova u trosatnom razdoblju s najvećim brojem letova svakog dana;

ii. vrijednost koja se upotrebljava kao ponder je broj IFR letova po danu.

Za potrebe pokazatelja navedenog u podtočki (a) „lokalno” znači na nacionalnoj razini s raščlambom na razini zračne luke.

Za potrebe pokazatelja navedenog u podtočkama (b) i (c) „lokalno” znači na razini zračne luke za zračne luke s najmanje 80 000 IFR kretanja u zračnom prijevozu po godini.

Za potrebe pokazatelja navedenih u točkama (d) i (e) „lokalno” znači na razini centra oblasne kontrole zračnog prometa.

4. TROŠKOVNA UČINKOVITOST

4.1. **Ključni pokazatelji performansi**

(a) Utvrđeni jedinični trošak za rutne usluge u zračnoj plovidbi, izračunan kako slijedi:

i. omjer između utvrđenih troškova na ruti i predviđenog prometa u zoni naplate, izraženog u jedinicama rutnih usluga, koji se očekuje tijekom svake godine referentnog razdoblja na lokalnoj razini i naveden je u planovima performansi;

ii. izražava se u realnim vrijednostima i u nacionalnoj valuti;

iii. izračunava se za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja.

(b) Utvrđeni jedinični trošak za terminalne usluge u zračnoj plovidbi, izračunan kako slijedi:

i. omjer između utvrđenih troškova i predviđenog prometa, izraženog u jedinicama terminalnih usluga, koji se očekuje tijekom svake godine referentnog razdoblja na lokalnoj razini i naveden je u planovima performansi;

ii. izražava se u realnim vrijednostima i u nacionalnoj valuti;

iii. izračunava se za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja.

Za potrebe pokazatelja navedenih u podtočkama (a) i (b) „lokalno” znači na razini zone naplate.

4.2. **Pokazatelji za praćenje**

Stvarni jedinični troškovi koje korisnici snose zasebno za rutne i terminalne usluge u zračnoj plovidbi, koji se izračunavaju kako slijedi:

(a) zbroj utvrđenog jediničnog troška za usluge u zračnoj plovidbi i prilagodbi u skladu s člankom 25. stavkom 2. koje proizlaze iz te godine;

(b) izražava se u nominalnim vrijednostima i u nacionalnoj valuti;

(c) izračunava se na razini zone naplate za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja.

ODJELJAK 3.

Ključni pokazatelji performansi za određivanje ciljeva i praćenje mrežnih funkcija

1. Svi pokazatelji navedeni u ovom odjeljku primjenjuju se na zemljopisno područje obuhvaćeno područjem primjene ove Uredbe.

2. SIGURNOST

2.1. **Ključni pokazatelji performansi**

Razina djelotvornosti upravljanja sigurnošću upravitelja mreže u skladu s odjeljkom 1. točkom 1.1.

2.2 **Pokazatelji za praćenje**

Prekomjerna produktivnost ATFM-a iznad ograničenja kapaciteta sektora koje je pružatelj usluga u zračnoj plovidbi prijavio, ako se primjenjuju regulacije ATFM-a, izračunane kako slijedi:

(a) omjer između vremena u kojem broj letova za više od 10 % prelazi ograničenja kapaciteta sektora koja je pružatelj usluga u zračnoj plovidbi prijavio, ako se primjenjuju regulacije ATFM-a, i ukupnog vremena u kojem se primjenjuju regulacije ATFM-a, izračunan za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja;

(b) za potrebe ovog pokazatelja regulirano vrijeme dijeli se na preklapajuće segmente sata na svakom 20-minutnom intervalu.

3. OKOLIŠ

3.1. **Ključni pokazatelji performansi**

Poboljšanje učinkovitosti leta na ruti koje je rezultat funkcije oblikovanja europske mreže ruta u vezi s putanjom iz zadnjeg dostavljenog plana leta, izraženo kao postotni bod godišnje razlike u učinkovitosti leta na ruti za putanju iz zadnjeg dostavljenog plana leta i izračunano u skladu s odjeljkom 1. točkom 2.2. podtočkom (a).

3.2. **Pokazatelji za praćenje**

Godišnji zbroj proširenja rute koja proizlaze iz mrežnih postupaka kooperativnog odlučivanja i aktivnosti operativnog centra upravitelja mreže za smanjenja kašnjenja na ruti ATFM-a. Proširenja rute mjere se u nautičkim miljama kao razlike između udaljenosti stvarnih putanja nakon što su letovi prihvatili prijedloge upravitelja mreže za preusmjeravanje i udaljenosti putanja iz zadnjeg dostavljenog plana leta prije prihvaćanja prijedloga za preusmjeravanje.

4. KAPACITET

4.1. **Ključni pokazatelji performansi**

(a) Postotak ukupnih minuta početnog kašnjenja na ruti ATFM-a uštođenih zahvaljujući mrežnim postupcima kooperativnog odlučivanja i aktivnostima operativnog centra upravitelja mreže. Smanjenje kašnjenja na ruti ATFM-a izračunava se kao razlika između početnog kašnjenja IFR leta bez mjera i kašnjenja na ruti ATFM-a tog leta nakon primjene mjera uštede. Kašnjenje na ruti ATFM-a izračunava se u skladu s odjeljkom 1. točkom 3.1.

(b) Postotak ukupnih minuta početnog kašnjenja pri dolasku ATFM-a uštođenih zahvaljujući mrežnim postupcima kooperativnog odlučivanja i aktivnostima operativnog centra upravitelja mreže. Smanjenje kašnjenja pri dolasku ATFM-a izračunava se kao razlika između početnog kašnjenja pri dolasku IFR leta bez mjera i kašnjenja pri dolasku u zračnu luku ATFM-a tog leta nakon primjene mjera uštede. Kašnjenje pri dolasku ATFM-a izračunava se u skladu s odjeljkom 1. točkom 3.2. podtočkom (a).

4.2. **Pokazatelji za praćenje**

(a) Prosjek, na razini kalendarske godine, dnevnog broja regulacija ATFM-a od kojih svaka uzrokuje manje od 200 minuta kašnjenja.

(b) Prosjek, na razini kalendarske godine, kašnjenja na ruti ATFM-a tijekom vikenda izražen u minutama kašnjenja po letu.

(c) Godišnji postotak svih kašnjenja u rotaciji ATFM-a za predodabir centara oblasne kontrole i zračnih luka s najvećim potencijalom za smanjenje kašnjenja kako utvrđuje upravitelj mreže na godišnjoj osnovi, izračunan kako slijedi:

i. kašnjenje na ruti ATFM-a izračunano u skladu s odjeljkom 1. točkom 3.1.;

ii. raspodjela kašnjenja ATFM-a po satu temelji se na procijenjenom vremenu ulaska u rutni zračni prostor na koji kašnjenje utječe;

iii. kašnjenje pri dolasku ATFM-a izračunano u skladu s odjeljkom 1. točkom 3.2. podtočkom (a).

5. TROŠKOVNA UČINKOVITOST

5.1. **Pokazatelji za praćenje**

Jedinični trošak izvršenja zadaća upravitelja mreže, izračunan kako slijedi:

(a) omjer između stvarnih troškova izvršenja zadaća upravitelja mreže i rutnog prometa, izraženog u jedinicama rutnih usluga, u referentnom razdoblju, na razini zemljopisnog područja na kojem upravitelj mreže obavlja svoje zadaće potrebne za izvršavanje mrežnih funkcija;

(b) izražava se u eurima i u realnim vrijednostima;

(c) izračunava se za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog razdoblja.”