2024/3128

2024.12.17.

A BIZOTTSÁG (EU) 2024/3128 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2024. december 16.)

az (EU) 2019/317 végrehajtási rendeletnek az egységes európai égboltra vonatkozó teljesítmény- és díjszámítási rendszeren belüli új és felülvizsgált nyomonkövetési mutatók tekintetében történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló, 2004. március 10-i 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre (a továbbiakban: keretrendelet) ([1]) és különösen annak 11. cikke (6) bekezdésére,

mivel:

(1) Az egységes európai égboltra vonatkozó, az (EU) 2019/317 bizottsági végrehajtási rendelettel ([2]) összhangban létrehozott teljesítmény- és díjszámítási rendszer szabályozási eszközöket tartalmaz a léginavigációs szolgáltatások és hálózati funkciók teljesítménycéljainak meghatározására, valamint a teljesítmény nyomon követésére és az arról való jelentéstételre a biztonság, a környezetvédelem, a kapacitás és a költséghatékonyság fő teljesítményterületein. A célok meghatározására szolgáló fő teljesítménymutatók mellett – a hálózat általános teljesítményének javítása érdekében – a rendszer a nyomon követést lehetővé tévő mutatókat is tartalmaz mind a négy fő teljesítményterületre vonatkozóan, az útvonali, a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások, valamint a hálózati funkciók tekintetében egyaránt.

(2) A teljesítmény mérését és az adatok rendelkezésre állását érintő új fejlemények lehetővé tették a meglévő mutatók kiigazítását, továbbá a léginavigációs szolgálatok és hálózati funkciók teljesítményének nyomon követésére szolgáló új mutatók bevezetését. Az új és kiigazított mutatók révén elérhető információk kulcsfontosságúak a teljesítmény- és díjszámítási rendszer jövőbeli referencia-időszakokban történő fejlesztése szempontjából.

(3) Az 549/2004/EK rendelet 11. cikkének (2) bekezdésében említett teljesítmény-felülvizsgálati szerv által végzett munka alapján fel kell tárni, hogy az európai zöld megállapodás ([3]) követelményeinek végrehajtásához való hozzájárulás érdekében miként javítható a hálózat környezeti teljesítménye. A mutatók jelenleg csak a röppálya bizonyos elemeire vonatkoznak. Ezért új mutatókra van szükség bizonyos elemek – például a folyamatos emelkedési művelet, a begurulási idő és a függőleges repülési hatékonyság – környezeti teljesítményének pontosabb méréséhez. Emellett a környezeti és az általános teljesítmény javítása érdekében a rendszert az átmenő teljesítmény nyomon követését lehetővé tevő mutatókkal kell kiegészíteni a kapacitás fő teljesítményterülete tekintetében.

(4) Az új vagy módosított mutatók bevezetése várhatóan nem növeli a jelentéstétellel járó terheket, mivel szóban forgó mutatókat nagyrészt az Eurocontrol rendelkezésére álló adatok alapján kell kiszámítani.

(5) Tekintettel az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet I. mellékletében végrehajtandó módosítások nagy számára, valamint a rendelet strukturális és nyelvi koherenciájának javítása érdekében az említett mellékletet teljes egészében fel kell váltani.

(6) Ez a rendelet a negyedik és az azt követő referencia-időszakok tekintetében alkalmazandó.

([1]) HL L 96., 2004.3.31., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.

([2]) A Bizottság (EU) 2019/317 végrehajtási rendelete (2019. február 11.) az egységes európai égboltra vonatkozó teljesítmény- és díjszámítási rendszer létrehozásáról, valamint a 390/2013/EU és a 391/2013/EU végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 56., 2019.2.25., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([3]) A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, az Európai Tanácsnak, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Az európai zöld megállapodás, COM(2019) 640 final.

(7) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az Egységes Égbolt Bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet a következőképpen módosul:

Az I. melléklet helyébe e rendelet mellékletének szövege lép.

A VI. melléklet 3. a) pontjában a „2018-as” kifejezés helyébe a „2019-es” kifejezés lép.

2. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet 2025. január 1-jétől kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2024. december 16-án.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

MELLÉKLET

„I. MELLÉKLET

A CÉLOK MEGHATÁROZÁSÁT SZOLGÁLÓ FŐ TELJESÍTMÉNYMUTATÓK ÉS A NYOMON KÖVETÉST LEHETŐVÉ TEVŐ MUTATÓK

1. SZAKASZ

Az uniós szintű célok meghatározását szolgáló fő teljesítménymutatók és az uniós szintű nyomon követést lehetővé tevő mutatók

1. BIZTONSÁG

1.1. **Fő teljesítménymutatók**

A léginavigációs szolgáltatások nyújtására tanúsítvánnyal rendelkező léginavigációs szolgáltatók által minimálisan elérendő szint a biztonságirányítás hatékonysága terén. Ez a fő teljesítménymutató az alábbi biztonságirányítási célkitűzések megvalósítási szintjét méri:

a) repülésbiztonsági politika és a kapcsolódó célkitűzések;

b) repülésbiztonsági kockázatok kezelése;

c) repülésbiztonság biztosítása;

d) a repülésbiztonság előmozdítása;

e) repülésbiztonsági kultúra.

1.2. **Nyomon követést lehetővé tevő mutatók**

a) Futópályasértések aránya uniós szinten, biztonsági hatás a 2. szakasz 1.2.a) pontja szerint számítva;

b) a minimális elkülönítési távolságok megsértésének aránya uniós szinten, biztonsági hatás a 2. szakasz 1.2.b) pontja szerint számítva.

2. KÖRNYEZETVÉDELEM

2.1. **Fő teljesítménymutatók**

Ez a teljesítménymutató az átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságot méri a tényleges röppályán, számítása pedig az alábbiak szerint történik:

a) a tényleges röppálya útvonali része légtérellenőrzési adatokon alapuló hosszának és a megtett távolságnak az egymással való összehasonlítása az 1. cikkben meghatározott európai légtéren belüli vagy azon áthaladó IFR repülések összesített számának figyelembevételével;

b) „útvonali rész”: útvonalinak minősül a repülőtér körüli 40 NM sugarú körön kívüli repülés;

c) amennyiben egy járat az európai légtéren kívüli repülőtérről indul, illetve ilyen repülőtérre érkezik, a mutató kiszámításához nem az indulási vagy érkezési repülőteret, hanem az európai légtérbe való belépés, illetve kilépés helyét kell kiindulási vagy érkezési pontnak tekinteni;

d) ha egy járat az európai légtéren belül található repülőtérről indul vagy oda érkezik, de közben nem európai légtéren is áthalad, a mutató számításához csak az európai légtérben végzett repülést kell figyelembe venni;

e) a „megtett távolság” a légtér egyes részein és a röppálya összes részén értelmezett belépési és kilépési pontok helyzetének függvénye. A megtett távolság azt jelképezi, hogy ezek a pontok mennyivel járulnak hozzá a járat kiindulási és érkezési pontja közötti földrajzi főkörön mért távolsághoz;

f) a mutató kiszámítása a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan, átlagolva történik. Az átlag számításából ki kell zárni a tíz legmagasabb és a tíz legalacsonyabb napi értéket.

2.2. **Nyomon követést lehetővé tevő mutatók**

a) Az átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyság a legutolsó benyújtott repülési terv szerinti röppályán, amelynek számítása az alábbiak szerint történik:

i. a mutató a legutolsó benyújtott repülési terv szerinti röppálya útvonali része hosszának és a földrajzi főkörön mért távolság megfelelő szakaszának különbsége az európai légtéren belüli vagy azon áthaladó valamennyi IFR repülés összesített számának figyelembevételével;

ii. „útvonali rész": útvonalinak minősül a repülőtér körüli 40 NM sugarú körön kívüli repülés;

iii. amennyiben egy járat az európai légtéren kívüli repülőtérről indul, illetve ilyen repülőtérre érkezik, a mutató kiszámításához nem az indulási vagy érkezési repülőteret, hanem az európai légtérbe való belépés, illetve kilépés helyét kell kiindulási vagy érkezési pontnak tekinteni;

iv. ha egy járat az európai légtéren belül található repülőtérről indul vagy oda érkezik, de közben nem európai légtéren is áthalad, a mutató számításához csak az európai légtérben végzett repülést kell figyelembe venni.

v. a mutató kiszámítása a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan, átlagolva történik. Az átlag számításából ki kell zárni a tíz legmagasabb és a tíz legalacsonyabb napi értéket.

b) Az átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyság a legrövidebb korlátozott röppályán, amelynek számítása az alábbiak szerint történik:

i. a repüléstervezéshez elérhető legrövidebb korlátozott útvonal útvonali része (amelyet a hálózatkezelő útkereső algoritmusai és repülésiterv-ellenőrzési rendszerei számítanak ki) és a földrajzi főkörön mért távolság megfelelő szakaszának a különbsége az európai légtéren belüli vagy azon áthaladó valamennyi IFR repülés összesített számának figyelembevételével;

ii. ez a mutató figyelembe veszi a hálózatkezelő által közzétett, az útvonal rendelkezésre állására vonatkozó dokumentumban (RAD) szereplő, napokban mért légtérkorlátozásokat (katonai tevékenységekkel és anélkül) és a feltételes útvonalak tényleges helyzetét a legutóbb benyújtott repülési terv szerint;

iii. „útvonali rész": útvonalinak minősül a repülőtér körüli 40 NM sugarú körön kívüli rész;

iv. amennyiben egy járat az európai légtéren kívüli repülőtérről indul, illetve ilyen repülőtérre érkezik, a mutató kiszámításához nem az indulási vagy érkezési repülőteret, hanem az európai légtérbe való belépés, illetve kilépés helyét kell kiindulási vagy érkezési pontnak tekinteni;

v. ha egy járat az európai légtéren belül található repülőtérről indul vagy oda érkezik, de közben nem európai légtéren is áthalad, a mutató számításához csak az európai légtérben végzett repülést kell figyelembe venni;

vi. a mutató kiszámítása a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan, átlagolva történik. Az átlag számításából ki kell zárni a tíz legmagasabb és a tíz legalacsonyabb napi értéket.

c) A függőleges repülési hatékonyság a tényleges röppályán az emelkedési csúcsmagasságtól a süllyedés kezdeti pontjáig, amelynek számítása az alábbiak szerint történik:

i. ez a mutató az 1 000 láb alatt vagy a legutolsó benyújtott repülési terv szerinti tervezett repülési szint felett bármely magasságban megtett tényleges röppálya hosszának százalékos aránya, az európai légtéren belüli vagy azon áthaladó valamennyi IFR repülés összesített számának figyelembevételével;

ii. a mutatót a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan százalékban számolják ki.

d) A lefoglalt vagy elkülönített légtér tényleges kihasználtsága, amely az általános légi forgalomtól való elkülönítés vagy foglalás céljából ténylegesen felhasznált időtartamnak és az ilyen elkülönítést vagy foglalást igénylő tevékenységre eredetileg kiosztott időtartamnak a hányadosa. Ezt a mutatót a hálózatkezelőnek jelentett valamennyi légtérkiosztásra vonatkozóan ki kell számítani.

e) A rendelkezésre álló légtérszerkezeteken (a lefoglalt vagy elkülönített légteret is ideértve) keresztüli tervezési arány az általános légi forgalom számára, amely a következőképpen határozható meg: az ilyen légtérszerkezeteken át vezető repülési tervet benyújtó légi járművek számának és azon légi járművek számának a százalékos aránya, amelyeknek ezeken a légtérszerkezeteken keresztül történő tervezésre lehetőségük lett volna. Ezt a mutatót a hálózatkezelőnek jelentett valamennyi légtérkiosztásra vonatkozóan ki kell számítani.

f) A rendelkezésre álló légtérszerkezeteken (a lefoglalt vagy elkülönített légteret is ideértve) keresztüli felhasználási arány az általános légi forgalom számára, amely a következőképpen határozható meg: az ilyen légtérszerkezeteken át repülő légi járművek számának és azon légi járművek számának a százalékos aránya, amelyeknek ezeken a légtérszerkezeteken keresztül történő tervezésre lehetőségük lett volna. Ezt a mutatót a hálózatkezelőnek jelentett valamennyi légtérkiosztásra vonatkozóan ki kell számítani.

3. KAPACITÁS

3.1. **Fő teljesítménymutató**

Az útvonali légiforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő késések átlagos értéke a léginavigációs szolgáltatásoknak tulajdonítható járatonként percben megadva. Számítása az alábbiak szerint történik:

a) az útvonali ATFM-késés a hálózatkezelő által számított késés, amely a becsült felszállási idő és a hálózatkezelő által kiosztott számított felszállási idő különbsége;

b) e mutató alkalmazásában:

„becsült felszállási idő": előrejelzés arra vonatkozóan, hogy a légi jármű mikor fog a levegőbe emelkedni; a hálózatkezelő számítja ki úgy, hogy a legutóbbi becsült fékoldási időhöz vagy a – repülőtéri közös döntéshozatali eljárásokat alkalmazó repülőterek esetében – a célzott fékoldási időhöz hozzáadja a hálózatkezelő által kiszámított becsült kigurulási időt;

„számított felszállási idő": a hálózatkezelő által taktikai résidőkiosztás alapján a járat felszállásának napján meghatározott idő, amikor a járat várhatóan a levegőbe fog emelkedni;

„becsült kigurulási idő": a fékoldási idő és a felszállási idő közötti becsült időtartam. Ebbe beleszámítandó a várakozási pontokon alkalmazott késleltetési pufferidő és a felszállás előtti távoli jégmentesítés is;

c) ez a mutató vonatkozik valamennyi IFR repülésre és az ATFM-mel kapcsolatos késések minden okára, kivéve a rendkívüli eseményeket;

d) ezt a mutatót a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan számolják ki.

3.2. **Nyomon követést lehetővé tevő mutatók**

a) Az útvonali ATFM-mel kapcsolatos, a közelkörzeti és repülőtéri léginavigációs szolgáltatásoknak tulajdonítható, az érkezési repülőtéren a leszállási korlátozások miatti késés járatonkénti átlagos időtartama percben kifejezve, amelynek kiszámítása az alábbiak szerint történik:

i. az ATFM-mel kapcsolatos generált érkezési késés érkező IFR repülésenkénti átlaga;

ii. ez a mutató minden olyan IFR repülésre vonatkozik, amely magában foglalja az érkezési repülőtérre érkezést, illetve vonatkozik az ATFM-mel kapcsolatos érkezési késések minden okára is, a rendkívüli események kivételével;

iii. ezt a mutatót a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan számolják ki.

b) A több mint 15 perces útvonali ATFM-késéssel érintett járatok százalékos aránya. Számítása az alábbiak szerint történik:

i. a 3.1. pont a) pontja szerint számított útvonali ATFM-késés;

ii. ez a mutató vonatkozik valamennyi IFR repülésre és az ATFM-mel kapcsolatos késések minden okára, kivéve a rendkívüli eseményeket;

iii. ezt a mutatót a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan számolják ki.

c) Az összes különböző okból felmerült, induláskor bekövetkező késés átlagos járatonkénti időtartama percben kifejezve, amelynek számítása az alábbiak szerint történik:

i. az alábbiaknak betudható késések átlaga:

— a légitársaságok tevékenysége miatt bekövetkezett késések;

— a légtérfelhasználók által jelentett útvonali ATFM-késések;

— következményes késések;

— repülőtéri tevékenységek miatt bekövetkező késések, ideértve a légtérfelhasználók által jelentett ATFM repülőtéri késéseket, amelyet a forgalom volumenén alapuló intézkedés okoz, amely referenciahelyének besorolása repülőtéri zóna vagy repülőtér;

ii. az összes IFR repülésre kiterjedően, és a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan kiszámítva.

4. KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG

4.1. **Fő teljesítménymutatók**

Az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra megállapított uniós szintű átlagos egységköltség évenkénti változása, amelynek kiszámítása az alábbiak szerint történik:

a) egy százalékos érték, amely azt adja meg, hogy évről évre mekkora a variáció az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó uniós szintű egységköltségben, a 9. cikk (4) bekezdésének a) pontjában megadott kiindulási értékből kiindulva;

b) a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan kiszámítva;

c) az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra megállapított uniós szintű átlagos egységköltség az útvonali megállapított költségek, valamint európai uniós szinten a referencia-időszak egyes éveire várható, útvonali szolgáltatási egységekben kifejezett azon útvonali forgalom-előrejelzések aránya, amelyek a 9. cikk (3) bekezdésének alkalmazásában az európai uniós szintű teljesítménycélok megállapításával kapcsolatos bizottsági feltételezésekben is szerepelnek;

d) az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra megállapított uniós szintű átlagos egységköltséget euróban és reálértéken kell kiszámítani.

4.2. **Nyomon követést lehetővé tevő mutatók**

A felhasználóknál az útvonali és közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások után uniós szinten ténylegesen felmerült egységköltségek, amelyek számítása az alábbi módon történik:

a) az egyes tagállamokban a léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó megállapított egységköltségek összegének és az adott évre vonatkozó, a 25. cikk (2) bekezdése szerinti kiigazításoknak a súlyozott átlaga;

b) euróban és nominális értéken kifejezve;

c) a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan kiszámítva.

2. SZAKASZ

A helyi szintű célok meghatározását szolgáló fő teljesítménymutatók és a helyi szintű nyomon követést lehetővé tevő mutatók

1. BIZTONSÁG

1.1. **Fő teljesítménymutató**

A repülésbiztonság-irányítás hatékonyságának szintje az 1. szakasz 1.1. pontjával összhangban.

Ennél a mutatónál a „helyi” azt jelenti, hogy a léginavigációs szolgáltatók szintjén.

1.2. **Nyomon követést lehetővé tevő mutatók**

a) A futópályasértések aránya a tagállamban található repülőtereken: az ezeken a repülőtereken bekövetkezett, biztonsági hatással bíró futópályasértések összesített száma osztva az ezeken a repülőtereken végrehajtott műszeres repülési szabályok (IFR) és látvarepülési szabályok (VFR) szerinti repülések összesített számával.

b) A minimális elkülönítési távolság megsértésének aránya a tagállamok összes légiforgalmi szolgáltatási egységéhez tartozó légterén belül: az ebben a légtérben bekövetkezett, biztonsági hatással bíró minimáliselkülönítésitávolság-sértések összesített száma osztva az ebben a légtérben végzett ellenőrzött repülések összesített óraszámával.

c) Az adott repülőtéren bekövetkezett futópályasértések aránya: az érintett repülőtéren bekövetkezett, biztonsági hatással bíró, a légiforgalmi szolgáltatások vagy a kommunikációs, navigációs és légtérellenőrző (CNS) szolgáltatások részvételével zajló futópályasértések összesített száma osztva az ezen a repülőtéren végrehajtott IFR- és VFR-repülések összesített számával.

d) A minimális elkülönítési távolság megsértésének aránya a légtéren belül, ahol a léginavigációs szolgáltató léginavigációs szolgáltatásokat nyújt: a biztonsági hatással bíró, a légiforgalmi szolgáltatások vagy a CNS-szolgáltatások részvételével zajló minimáliselkülönítésitávolság-sértések összesített száma osztva az ebben a légtérben végzett ellenőrzött repülések összesített óraszámával.

Az ebben a pontban szereplő, nyomon követést lehetővé tevő mutatókat a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan számolják ki.

Az a) és c) pontban meghatározott mutatók esetében a „helyi” azt jelenti, hogy a repülőtér szintjén. A b) pontban meghatározott mutató esetében a „helyi” azt jelenti, hogy nemzeti szinten. A d) pontban meghatározott mutató esetében a „helyi” azt jelenti, hogy a léginavigációs szolgáltatók szintjén.

2. KÖRNYEZETVÉDELEM

2.1. **Fő teljesítménymutató**

Az átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyság a tényleges röppályán, számítása az alábbiak szerint történik:

a) a tényleges röppálya útvonali része légtérellenőrzési adatokon alapuló hosszának és a megtett távolságnak az egymással való összehasonlítása a helyi légtéren belüli vagy azon áthaladó IFR repülések összesített számának figyelembevételével;

b) „útvonali rész”: útvonalinak minősül a kiindulási és az érkezési repülőtér körüli 40 NM sugarú körön kívül megtett távolság;

c) amennyiben egy járat a helyi légtéren kívüli repülőtérről indul, illetve ilyen repülőtérre érkezik, a mutató kiszámításához a helyi légtérbe való belépés vagy kilépés pontját kell figyelembe venni;

d) amennyiben egy járat a helyi légtéren belüli repülőtérről indul és ilyen repülőtérre érkezik, de közben nem helyi légtéren is áthalad, a mutató kiszámításához a helyi légtérbe való belépés vagy kilépés pontját kell figyelembe venni;

e) a „megtett távolság” a helyi légtérben értelmezett belépési és kilépési pontok helyzetének függvénye. A megtett távolság azt jelképezi, hogy ezek a pontok mennyivel járulnak hozzá a járat kiindulási és érkezési pontja közötti földrajzi főkörön mért távolsághoz;

f) e mutató esetében a „helyi” azt jelenti, hogy nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokk szintjén, attól függően, hogy a teljesítménytervet melyik szinten határozták meg;

g) a mutató kiszámítása a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan, átlagolva történik. Az átlag számításából ki kell zárni a tíz legmagasabb és a tíz legalacsonyabb napi értéket.

2.2. **Nyomon követést lehetővé tevő mutatók**

a) Az átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyság a legutolsó benyújtott repülési terv szerinti röppályán, amelynek számítása helyi szinten, az alábbiak szerint történik:

i. a legutolsó benyújtott repülési terv szerinti röppálya útvonali része hosszának és a földrajzi főkörön mért távolság megfelelő szakaszának a különbsége a helyi légtéren belüli vagy azon áthaladó valamennyi IFR repülés összesített számának figyelembevételével;

ii. „útvonali rész": útvonalinak minősül a repülőtér körüli 40 NM sugarú körön kívüli repülés;

iii. amennyiben egy járat a helyi légtéren kívüli repülőtérről indul, illetve ilyen repülőtérre érkezik, a mutató kiszámításához a helyi légtérbe való belépés vagy kilépés pontját kell figyelembe venni;

iv. amennyiben egy járat a helyi légtéren belüli repülőtérről indul és ilyen repülőtérre érkezik, de közben nem helyi légtéren is áthalad, a mutató kiszámításához a helyi légtérbe való belépés vagy kilépés pontját kell figyelembe venni;

v. a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan átlagként kiszámítva. Az átlag számításából ki kell zárni a tíz legmagasabb és a tíz legalacsonyabb napi értéket.

b) Az átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyság a legrövidebb korlátozott röppályán, számítása helyi szinten az alábbiak szerint történik.

i. a repüléstervezéshez elérhető legrövidebb korlátozott útvonal útvonali része (amelyet a hálózatkezelő útkereső algoritmusai és repülésiterv-ellenőrzési rendszerei számítanak ki) és a helyi légtérben lezajlott vagy azt átszelő összes IFR repülés alapján meghatározott megtett távolság különbsége;

ii. ez a mutató figyelembe veszi a hálózatkezelő által közzétett, az útvonal rendelkezésre állására vonatkozó dokumentumban szereplő légtérkorlátozásokat és a feltételes útvonalak tényleges helyzetét a legutóbb benyújtott repülési terv szerint;

iii. „útvonali rész": útvonalinak minősül a kiindulási és az érkezési repülőtér körüli 40 NM sugarú körön kívüli szakasz;

iv. amennyiben egy járat a helyi légtéren kívüli repülőtérről indul, illetve ilyen repülőtérre érkezik, a mutató kiszámításához a helyi légtérbe való belépés vagy kilépés pontját kell figyelembe venni;

v. amennyiben egy járat a helyi légtéren belüli repülőtérről indul és ilyen repülőtérre érkezik, de közben nem helyi légtéren is áthalad, a mutató kiszámításához a helyi légtérbe való belépés vagy kilépés pontját kell figyelembe venni;

vi. a „megtett távolság" a helyi légtérben értelmezett belépési és kilépési pontok helyzetének függvénye. A megtett távolság azt jelképezi, hogy ezek a pontok mennyivel járulnak hozzá a járat kiindulási és érkezési pontja közötti földrajzi főkörön mért távolsághoz;

vii. a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan átlagként kiszámítva. Az átlag számításából ki kell zárni a tíz legmagasabb és a tíz legalacsonyabb napi értéket.

c) A függőleges repülési hatékonyság a tényleges röppályán az emelkedési csúcsmagasság és a süllyedés kezdeti pontja között, amelynek számítása az alábbiak szerint történik:

i. ez a mutató az 1 000 láb alatt vagy a legutolsó benyújtott repülési terv szerinti tervezett repülési szint felett bármely magasságban megtett tényleges röppálya hosszának százalékos aránya, a helyi légtéren belüli vagy azon áthaladó valamennyi IFR repülés összesített számának figyelembevételével;

ii. a mutatót a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan százalékban számolják ki.

d) A kigurulási szakaszban eltöltött többletidő, helyi szinten számítva az alábbiak szerint:

i. a tényleges kigurulási idő és a referencia kigurulási idő közötti különbség;

ii. a referencia kigurulási idő a várakozás nélküli kiguruláshoz szükséges optimális áthaladási idő;

iii. perc/indulás értékben kifejezve, a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan kiszámítva.

e) A begurulási szakaszban eltöltött többletidő, helyi szinten számítva az alábbiak szerint:

i. a tényleges begurulási idő és a referencia begurulási idő közötti különbség;

ii. a referencia begurulási idő a várakozás nélküli beguruláshoz szükséges optimális áthaladási idő;

iii. perc/érkezés értékben kifejezve, a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan kiszámítva.

f) A közelkörzeti légtérben eltöltött többletidő, helyi szinten számítva az alábbiak szerint:

i. az érkezési, besorolási és mérési területen (ASMA) való áthaladási idő és a légi jármű ASMA-n való áthaladásának referenciaideje közötti különbség;

ii. az ASMA-ra vonatkozó referenciaidő azt a tranzitidőt jelenti, amely az áthaladás várakozás vagy radar irányvezetés nélküli végrehajtásához szükséges;

iii. perc/érkezés értékben kifejezve, a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan kiszámítva.

iv. az ASMA a következőképpen határozható meg: az érkezési repülőtér körüli, 40 NM sugarú henger.

g) A süllyedés függőleges repülési hatékonysága, amelynek számítása helyi szinten, az alábbiak szerint történik:

i. a vízszintes repülés időtartama a süllyedés kezdeti pontjától a leszállásig valamennyi érkező IFR repülés esetében;

ii. a vízszintes repülés átlagos időtartama másodperc/érkezés értékben kifejezve;

iii. a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan kiszámítva.

h) Az emelkedés függőleges repülési hatékonysága, amelynek számítása helyi szinten, az alábbiak szerint történik:

i. a vízszintes repülés időtartama a felszállástól az emelkedési csúcsmagasságig valamennyi induló IFR repülés esetében;

ii. a vízszintes repülés átlagos időtartama másodperc/indulás értékben kifejezve;

iii. a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan kiszámítva.

i) A lefoglalt vagy elkülönített helyi légtér tényleges használata, amelyet az 1. szakasz 2.2.d) pontja alapján számítanak ki.

j) A rendelkezésre álló helyi légtérstruktúrákon át vezető tervezési arány, amelyet az 1. szakasz 2.2.e) pontja alapján számítanak ki.

k) A rendelkezésre álló helyi légtérstruktúrák használati aránya, amelyet az 1. szakasz 2.2.f) pontja alapján számítanak ki.

Az a), b) és c) pontban meghatározott mutató esetében a „helyi” azt jelenti, hogy nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokk szintjén, attól függően, hogy a teljesítménytervet melyik szinten határozták meg, ideértve azokat az eseteket is, amikor a léginavigációs szolgáltatások biztosítására vonatkozó felelősséget határokon átnyúló együttműködési megállapodások keretében más szervezeteknek delegálják.

A d), e) és f) pontban meghatározott mutatók esetében a „helyi” azt jelenti, hogy egy évente legalább 80 000 IFR szerinti légi szállítási műveletet lebonyolító repülőtér szintjén.

A g) és h) pontban meghatározott mutatók esetében a „helyi” azt jelenti, hogy a repülőtér szintjén.

Az i), j) és k) pontban meghatározott mutatók esetében a „helyi” azt jelenti, hogy nemzeti szinten. Az értéket le kell bontani a területi irányítóközpontok különböző felelősségi köreinek szintjére, ideértve azokat az eseteket is, amikor a léginavigációs szolgáltatások biztosítására vonatkozó felelősséget határokon átnyúló együttműködési megállapodások keretében más szervezeteknek delegálják.

3. KAPACITÁS

3.1. **Fő teljesítménymutatók**

a) A léginavigációs szolgáltatásoknak tulajdonítható útvonali járatonkénti ATFM-késések átlagos időtartama percben kifejezve, amelynek számítása az alábbiak szerint történik:

i. az 1. szakasz 3.1. pontja szerint számított útvonali ATFM-késés;

ii. ez a mutató vonatkozik a helyi légtéren áthaladó valamennyi IFR repülésre és az ATFM-mel kapcsolatos késések minden okára, kivéve a rendkívüli eseményeket; ezenfelül a más légtereken áthaladó IFR repülésekre is vonatkozik, ha a késési korrekciókat a hálózatkezelő által koordinált, az érdekelt felek által a hálózatkezelőnek az ATFM késések mérésével, osztályozásával és kiosztásával kapcsolatos problémákról való értesítésére használt posztoperatív késéskiigazítási folyamat eredményeként alkalmazzák;

iii. a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan kell kiszámítani;

iv. nyomonkövetési szempontból az ehhez a mutatóhoz kiszámított értéket le kell bontani nemzeti szintre, ha a teljesítménytervet a funkcionális légtérblokk szintjén határozták meg, ideértve azokat az eseteket is, amikor a léginavigációs szolgáltatások biztosítására vonatkozó felelősséget határokon átnyúló együttműködési megállapodások keretében más szervezeteknek delegálják.

b) Az ATFM-mel kapcsolatos, a közelkörzeti és repülőtéri léginavigációs szolgáltatásoknak tulajdonítható, érkezési késések helyi szinten számított átlagos időtartama percben kifejezve, amelynek számítása az alábbiak szerint történik:

i. az ATFM-intézkedések által okozott, érkező IFR repülésenkénti átlagos érkezési késés az érkezési repülőtéren;

ii. az érkezési repülőtérre érkező valamennyi IFR repülésre és az ATFM-mel kapcsolatos késések minden okára vonatkozóan, kivéve a rendkívüli eseményeket;

iii. a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan kiszámítva;

iv. nyomonkövetési szempontból az ehhez a mutatóhoz kiszámított értéket le kell bontani a repülőterek szintjére.

Az a) pontban meghatározott mutató esetében a „helyi” azt jelenti, hogy nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokk szintjén, attól függően, hogy a teljesítménytervet melyik szinten határozták meg. A b) pontban meghatározott mutató esetében a „helyi” azt jelenti, hogy nemzeti szinten.

3.2. **Nyomon követést lehetővé tevő mutatók**

a) Az ATFM résidőket helyi szinten betartó IFR repülések százalékos aránya, a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan kiszámítva.

b) A légiforgalom-irányítással kapcsolatos, az indulási repülőtéren a felszállási korlátozások miatt bekövetkező indulás előtti késés járatonkénti átlagos időtartama percben kifejezve; számítása helyi szinten, az alábbiak szerint történik:

i. a légiforgalom-irányítással kapcsolatos indulás előtti késés induló IFR repülésenkénti átlaga;

ii. minden olyan IFR repülésre vonatkozóan, amely magában foglalja az indulási repülőtéren való felszállást, illetve azokat a légiforgalom-irányítási korlátozásból fakadó indulási késéseket is, amikor a légi jármű egyébként felkészült arra, hogy elhagyja indulási állóhelyét;

iii. ezt a mutatót a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan számolják ki.

c) Az összes különböző okból felmerült indulási késés átlagos járatonkénti időtartama percben kifejezve, amelynek számítása az 1. szakasz 3.2.c) pontjában meghatározott módszerrel történik.

d) A teljes útvonali ATFM-késés percenkénti százalékos aránya azokon a napokon, amikor a napi átmenő teljesítmény meghaladta a várható napi forgalmat; számítása az alábbiak szerint történik:

i. az 1. szakasz 3.1. pontja szerint számított útvonali ATFM-késés;

ii. a várható napi forgalom a hálózatkezelő által minden év januárjában kiszámított napi forgalmi profil (irányadó forgalom);

iii. a légtér átmenő teljesítményét és forgalmi igényét a légtérbe naponta belépő IFR repülések számaként kell mérni;

iv. a légtér az útvonali ATFM-késések kiszámításához meghatározott felelősségi terület.

e) A napi csúcsforgalom súlyozott átlaga az IFR repülések óránkénti számában kifejezve, amelynek számítása az alábbiak szerint történik:

i. a napi átmenő csúcsteljesítmény az IFR repülések számának számtani átlaga minden egyes nap legnagyobb járatszámú három órájában;

ii. a súlyozás kiszámításához használt érték az IFR repülések száma naponta.

Az a) pontban meghatározott mutató esetében a „helyi" alatt a nemzeti szint értendő, lebontva a repülőterek szintjére.

A b) és c) pontban meghatározott mutatók esetében a „helyi" azt jelenti, hogy egy évente legalább 80 000 IFR szerinti légi szállítási műveletet lebonyolító repülőtér szintjén.

A d) és e) pontban meghatározott mutatók esetében a „helyi" azt jelenti, hogy a körzeti irányítóközpont szintjén.

4. KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG

4.1. **Fő teljesítménymutatók**

a) Az útvonali léginavigációs szolgáltatásokra megállapított egységköltségek, amelyek számítása az alábbiak szerint történik:

i. az útvonali megállapított költségek, valamint helyi szinten a referencia-időszak egyes éveire várható, útvonali szolgáltatási egységekre lebontott, díjszámítási körzeten belüli azon forgalom-előrejelzések aránya, amelyek a teljesítménytervekben szerepelnek;

ii. reálértéken és nemzeti valutában kifejezve;

iii. a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan kiszámítva.

b) A közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásokra megállapított egységköltségek, amelyek számítása az alábbiak szerint történik:

i. a megállapított költségek, valamint helyi szinten a referencia-időszak egyes éveire várható, közelkörzeti szolgáltatási egységekre lebontott azon forgalom-előrejelzések aránya, amelyek a teljesítménytervekben szerepelnek;

ii. reálértéken és nemzeti valutában kifejezve;

iii. a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan kiszámítva.

Az a) és b) pontban meghatározott mutatók esetében a „helyi" azt jelenti, hogy a díjszámítási körzet szintjén.

4.2. **Nyomon követést lehetővé tevő mutatók**

A felhasználóknál az útvonali és közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások után ténylegesen felmerült egységköltségek, amelyek számítása az alábbi módon történik:

a) a léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozó megállapított egységköltségeknek és az adott évre vonatkozó, a 25. cikk (2) bekezdése szerinti kiigazításoknak az összege;

b) nominális értéken és nemzeti valutában kifejezve;

c) a díjszámítási körzet szintjén a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan kiszámítva.

3. SZAKASZ

A célok meghatározását szolgáló fő teljesítménymutatók és a hálózati funkciók szintjén történő nyomon követést lehetővé tevő mutatók

1. Az ebben a szakaszban szereplő mutatók az e rendelet földrajzi hatálya alá tartozó összes területen alkalmazandók.

2. BIZTONSÁG

2.1. **Fő teljesítménymutatók**

A hálózatkezelő által végzett repülésbiztonság-irányítás hatékonyságának szintje az 1. szakasz 1.1. pontjával összhangban.

2.2. **Nyomon követést lehetővé tevő mutatók**

A kapacitáskorlátokat meghaladó ATFM túlteljesítése olyan szektorokban, ahol a léginavigációs szolgáltató ATFM-intézkedések bevezetését jelentette be. Számítása az alábbiak szerint történik:

a) a következők aránya: az az időtartam, amelyben a repülések száma több mint 10 %-kal meghaladta a kapacitáskorlátot olyan szektorokban, ahol a léginavigációs szolgáltató ATFM-intézkedések bevezetését jelentette be, és az az összesített időtartam, amelyben ATFM-intézkedések voltak érvényben, a teljes naptári évre és a referenciaidőszak minden egyes évére vonatkozóan kiszámítva;

b) e mutató esetében a szabályozott időtartamot 20 perces intervallumokban meghatározott, egymást fedő óránkénti szegmensekre kell osztani.

3. KÖRNYEZETVÉDELEM

3.1. **Fő teljesítménymutatók**

Az európai útvonalhálózat-kialakítási funkció által elért útvonali repülésihatékonyság-javulás a legutolsó benyújtott repülési terv szerinti röppályán, az útvonali repülési hatékonyság legutolsó benyújtott repülési terv szerinti röppályán bekövetkezett éves változásának százalékos értékében, az 1. szakasz 2.2.a) pontjának megfelelően kiszámítva.

3.2. **Nyomon követést lehetővé tevő mutatók**

Az útvonali ATFM-késésmegtakarításokra irányulóan az együttműködésen alapuló döntéshozatali hálózati eljárásokból és a hálózatkezelő által végzett műveletközponti tevékenységekből eredő útvonal-meghosszabbítások éves összege. Az útvonal-meghosszabbításokat tengeri mérföldben, a hálózatirányító által elfogadott átirányítási javaslatokat követően megtett tényleges útvonaltávolság és az átirányítási javaslatok elfogadása előtti legutolsó benyújtott repülési terv szerinti útvonaltávolság közötti különbségként kell mérni.

4. KAPACITÁS

4.1. **Fő teljesítménymutatók**

a) Az útvonali ATFM-késés teljes kezdeti perceinek az együttműködésen alapuló döntéshozatali hálózati eljárások és a hálózatkezelő által végzett műveletközponti tevékenységek következtében megtakarított százalékos aránya. A megtakarított útvonali ATFM-késést az IFR repülés intézkedések nélküli kezdeti késése és az adott járatnak a késés-megtakarítást célzó tevékenységeket követő útvonali ATFM-késése közötti különbözetként kell kiszámítani. Az útvonali ATFM-késéseket az 1. szakasz 3.1. pontjának megfelelően kell kiszámítani.

b) Az érkezési ATFM-késés teljes kezdeti perceinek az együttműködésen alapuló döntéshozatali hálózati eljárások és a hálózatkezelő által végzett műveletközponti tevékenységek következtében megtakarított százalékos aránya. A megtakarított érkezési ATFM-késést az IFR szerinti érkezés intézkedések nélküli kezdeti késése és az adott járatnak a késés-megtakarítást célzó tevékenységeket követő repülőtéri érkezési ATFM-késése közötti különbözetként kell kiszámítani. Az érkezési ATFM-késéseket az 1. szakasz 3.2.a) pontjának megfelelően kell kiszámítani.

4.2. **Nyomon követést lehetővé tevő mutatók**

a) Azoknak az ATFM-intézkedéseknek az átlagos napi száma, amelyek külön-külön kevesebb mint 200 perc késést okoznak, az adott naptári év alapján számítva.

b) A hétvégi útvonali ATFM-késések átlaga perc/járat egységben megadva, az adott naptári év alapján számítva.

c) Az összes első váltási késés éves százalékos aránya, a területi irányítóközpontoknak és repülőtereknek a hálózatkezelő által évente előre kiválasztott körét nézve, ahol a legnagyobb a késéscsökkentési potenciál. Számítása az alábbiak szerint történik:

i. az 1. szakasz 3.1. pontja szerint számított útvonali ATFM-késés;

ii. az óránkénti ATFM-késések hozzárendelése az érintett útvonali légtérbe való belépés becsült időpontján alapul;

iii. az 1. szakasz 3.2.a) pontja szerint számított érkezési ATFM-késés.

5. KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG

5.1. **Nyomon követést lehetővé tevő mutatók**

A hálózatkezelő feladatainak végrehajtásához kapcsolódó egységköltség, amelynek számítása az alábbiak szerint történik:

a) a hálózatkezelői feladatok végrehajtásának tényleges költségei és a teljes referencia-időszakban tapasztalt útvonali forgalom aránya útvonali szolgáltatási egységekben kifejezve, azon a földrajzi területen, ahol a hálózatkezelő a hálózati funkciók végrehajtásához szükséges feladatait végzi;

b) euróban és reálértéken kifejezve;

c) a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan kiszámítva.”