Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
L serija

2024/3128

2024 12 17

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2024/3128

2024 m. gruodžio 16 d.

kuriuo dėl naujų ir persvarstytų Bendro Europos dangaus veiklos rezultatų ir mokesčių sistemos stebėsenos rodiklių iš dalies keičiamas Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2019/317

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 549/2004, nustatantį bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą, (pagrindų reglamentas) ([1]), ypač į jo 11 straipsnio 6 dalį,

kadangi:

(1) pagal Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2019/317 ([2]) sukurtoje Bendro Europos dangaus veiklos rezultatų ir mokesčių sistemoje yra reguliavimo priemonių, kad būtų galima nustatyti tikslinius rodiklius ir stebėti bei pranešti oro navigacijos paslaugų ir tinklo funkcijų veiklos rezultatus pagrindinėse – saugos, aplinkos, pajėgumo ir ekonominio efektyvumo – srityse. Siekiant pagerinti bendrus tinklo veiklos rezultatus, sistema apima ne tik pagrindinius veiklos rezultatų vertinimo rodiklius, kuriais remiantis nustatomi tiksliniai rodikliai, bet ir visų keturių pagrindinių veiklos sričių, susijusių tiek su maršruto ir terminalo oro navigacijos paslaugomis, tiek su tinklo funkcijomis, veiklos rezultatų stebėsenos rodiklius;

(2) nauji veiklos rezultatų vertinimo ir duomenų prieinamumo pokyčiai leido pagerinti esamus rodiklius ir įtraukti naujus oro navigacijos paslaugų ir tinklo funkcijų veiklos rezultatų stebėsenos rodiklius. Informacija, kurią galima gauti naudojant naujus ir patobulintus rodiklius, yra labai svarbi tobulinant veiklos rezultatų ir mokesčių sistemą būsimais ataskaitiniais laikotarpiais;

(3) Reglamento (EB) Nr. 549/2004 11 straipsnio 2 dalyje nurodytos veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos darbas parodė, kad būtina išnagrinėti būdus, kaip pagerinti tinklo aplinkosauginį veiksmingumą, siekiant prisidėti prie Europos žaliojo kurso ([3]) reikalavimų įgyvendinimo. Šiuo metu rodikliai apima tik tam tikrus skrydžio trajektorijos elementus. Todėl reikia naujų rodiklių, kad būtų galima tiksliau įvertinti tam tikrų elementų, pavyzdžiui, pastovaus aukštėjimo ir atriedėjimo laiko aplinkosauginį veiksmingumą ir vertikalųjį skrydžio efektyvumą. Be to, siekiant pagerinti aplinkosauginį ir bendrą veiksmingumą, reikėtų įtraukti su pajėgumu susijusios pagrindinės veiklos srities stebėsenos rodiklius, kurie apimtų pralaidumą;

(4) nustačius naujus ar iš dalies pakeistus rodiklius neturėtų padidėti ataskaitų teikimo našta, nes tokie rodikliai turėtų būti apskaičiuojami daugiausia remiantis Eurokontrolės jau turimais duomenimis;

(5) atsižvelgiant į pakeitimų, kuriuos reikia padaryti Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 I priede, skaičių ir siekiant pagerinti jo struktūrinį ir lingvistinį nuoseklumą, tas priedas turėtų būti pakeistas visas;

(6) šis reglamentas turėtų būti taikomas ketvirtuoju ir vėlesniais ataskaitiniais laikotarpiais;

([1]) OL L 96, 2004 3 31, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.

([2]) 2019 m. vasario 11 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2019/317, kuriuo nustatoma Bendro Europos dangaus veiklos rezultatų ir mokesčių sistema ir panaikinami įgyvendinimo reglamentai (ES) Nr. 390/2013 ir (ES) Nr. 391/2013 (OL L 56, 2019 2 25, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([3]) Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Europos Vadovų Tarybai, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos žaliasis kursas“ (COM(2019) 640 *final*).

(7) šiame reglamente nustatytos priemonės atitinka Bendro dangaus komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2019/317 iš dalies keičiamas taip:

I priedas pakeičiamas šio reglamento priedo tekstu;

VI priedo 3 punkto a papunktyje „2018“ pakeičiama į „2019“.

2 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo 2025 m. sausio 1 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2024 m. gruodžio 16 d.

Komisijos vardu
Pirmininkė
Ursula VON DER LEYEN

PRIEDAS

„„I PRIEDAS

PAGRINDINIAI VEIKLOS REZULTATŲ VERTINIMO RODIKLIAI (PVRVR), NAUDOJAMI NUSTATANT TIKSLINIUS RODIKLIUS, IR STEBĖSENOS RODIKLIAI

1 SKIRSNIS

PVRVR, naudojami nustatant Sąjungos masto tikslinius rodiklius, ir stebėsenai Sąjungos lygmeniu skirti rodikliai

1. SAUGA

1.1. **Pagrindiniai veiklos rezultatų vertinimo rodikliai**

Minimalus saugos valdymo veiksmingumo lygis, kurį turi pasiekti oro navigacijos paslaugų teikėjai, sertifikuoti teikti oro eismo paslaugas. Pagal šį PVRVR vertinamas šių saugos valdymo tikslų įgyvendinimo lygis:

a) saugos politikos ir tikslų;

b) saugos rizikos valdymo;

c) saugos užtikrinimo;

d) saugos skatinimo;

e) saugos kultūros.

1.2. **Stebėsenos rodikliai**

a) Įsibrovimų į kilimo ir tūpimo taką, darančių poveikį saugai, Sąjungos lygmens rodiklis apskaičiuojamas pagal 2 skirsnio 1.2 dalies a punktą.

b) Skirstymo minimumo pažeidimų, darančių poveikį saugai, Sąjungos lygmens rodiklis, apskaičiuojamas pagal 2 skirsnio 1.2 dalies b punktą.

2. APLINKOS APSAUGA

2.1. **Pagrindiniai veiklos rezultatų vertinimo rodikliai**

Pagal šį PVRVR vertinamas vidutinis horizontalusis maršrutinio skrydžio tikrosios trajektorijos efektyvumas; jis apskaičiuojamas taip:

a) iš apžvalgos duomenų nustatytos tikrosios trajektorijos maršruto dalies ilgis palyginamas su nuskristu atstumu ir gautas skirtumas sumuojamas atsižvelgiant į visus SPT skrydžius, vykdomus 1 straipsnyje apibrėžtoje Europos oro erdvėje arba per tą erdvę;

b) maršruto dalis – atstumas, nuskristas už 40 jūrmylių spindulio apskritimo aplink oro uostus ribų;

c) kai skrydis prasideda arba baigiasi oro uoste, kuris yra ne Europos oro erdvėje, apskaičiuojant šį rodiklį kaip skrydžio pradžios arba paskirties vietos atitinkamai naudojami įskridimo į Europos oro erdvę arba išskridimo iš jos taškai, o ne išvykimo ar paskirties oro uostas;

d) kai skrydis prasideda ir baigiasi oro uoste, esančiame Europos oro erdvėje, ir kerta ne Europos oro erdvę, apskaičiuojant šį rodiklį naudojama tik ta skrydžio dalis, kuri vykdyta Europos oro erdvėje;

e) nuskristas atstumas – įskridimo į kiekvieną oro erdvės dalį ir išskridimo iš jos visose trajektorijos dalyse taškų pozicijos funkcija. Nuskristas atstumas – tai pagal šiuos taškus nustatoma ortodrominio atstumo tarp skrydžio pradžios ir paskirties vietų dalis;

f) rodiklis apskaičiuojamas per visus kalendorinius metus ir kiekvienus ataskaitinio laikotarpio metus, kaip vidurkis. Apskaičiuojant šį vidurkį neįskaitoma dešimt didžiausių dienos verčių ir dešimt mažiausių dienos verčių.

2.2. **Stebėsenos rodikliai**

a) Vidutinis horizontalusis maršrutinio skrydžio pagal paskutinio pateiktojo skrydžio plano trajektoriją efektyvumas, apskaičiuojamas taip:

i) skirtumas tarp paskutinio pateiktojo skrydžio plano trajektorijos maršruto dalies ilgio ir atitinkamos ortodrominio atstumo dalies, sumuojamas atsižvelgiant į visus Europos oro erdvėje arba per ją vykdomus SPT skrydžius;

ii) maršruto dalis – atstumas, nuskristas už 40 jūrmylių spindulio apskritimo aplink oro uostus ribų;

iii) kai skrydis prasideda arba baigiasi oro uoste, kuris yra ne Europos oro erdvėje, apskaičiuojant šį rodiklį kaip skrydžio pradžios arba paskirties vietos atitinkamai naudojami įskridimo į Europos oro erdvę arba išskridimo iš jos taškai, o ne išvykimo ar paskirties oro uostas;

iv) kai skrydis prasideda ir baigiasi oro uoste, esančiame Europos oro erdvėje, ir kerta ne Europos oro erdvę, apskaičiuojant šį rodiklį naudojama tik ta skrydžio dalis, kuri vykdyta Europos oro erdvėje;

v) rodiklis apskaičiuojamas per visus kalendorinius metus ir kiekvienus ataskaitinio laikotarpio metus, kaip vidurkis. Apskaičiuojant šį vidurkį neįskaitoma dešimt didžiausių dienos verčių ir dešimt mažiausių dienos verčių.

b) Vidutinis trumpiausios apribotos trajektorijos horizontalusis maršrutinio skrydžio efektyvumas, apskaičiuojamas taip:

i) skirtumas tarp trumpiausio apriboto maršruto, įmanomo planuojant skrydį, apskaičiuoto tinklo valdytojo trajektorijos nustatymo algoritmais ir skrydžių planų patvirtinimo sistemomis, maršruto dalies ilgio ir atitinkamos ortodrominio atstumo dalies, sumuojamas atsižvelgiant į visus Europos oro erdvėje arba per ją vykdomus SPT skrydžius;

ii) šis rodiklis nustatomas atsižvelgiant į oro erdvės apribojimus, taikomus tomis dienomis, kai vykdoma ir kai nevykdoma karinė veikla, skelbiamus tinklo valdytojo paskelbtame maršrutų prieinamumo dokumente (RAD), ir į faktinę sąlyginių maršrutų padėtį tuo laiku, kai pateiktas paskutinis skrydžio planas;

iii) maršruto dalis – dalis, esanti už 40 jūrmylių spindulio apskritimo aplink oro uostus ribų;

iv) kai skrydis prasideda arba baigiasi oro uoste, kuris yra ne Europos oro erdvėje, apskaičiuojant šį rodiklį kaip skrydžio pradžios arba paskirties vietos atitinkamai naudojami įskridimo į Europos oro erdvę arba išskridimo iš jos taškai, o ne išvykimo ar paskirties oro uostas;

v) kai skrydis prasideda ir baigiasi oro uoste, esančiame Europos oro erdvėje, ir kerta ne Europos oro erdvę, apskaičiuojant šį rodiklį naudojama tik ta skrydžio dalis, kuri vykdyta Europos oro erdvėje;

vi) rodiklis apskaičiuojamas per visus kalendorinius metus ir kiekvienus ataskaitinio laikotarpio metus, kaip vidurkis. Apskaičiuojant šį vidurkį neįskaitoma dešimt didžiausių dienos verčių ir dešimt mažiausių dienos verčių.

c) Vertikalusis tikrosios trajektorijos skrydžio efektyvumas nuo aukštėjimo dalies viršutinio taško iki žemėjimo dalies viršutinio taško, apskaičiuojamas taip:

i) šis rodiklis yra tikrosios trajektorijos, nuskristos iki 1 000 pėdų žemiau arba bet kuriame absoliučiajame aukštyje virš planinio skrydžio lygio, nurodyto paskutiniame pateiktame skrydžio plane, ilgio procentinė dalis, sumuojama atsižvelgiant į visus Europos oro erdvėje arba per ją vykdomus SPT skrydžius;

ii) šis rodiklis apskaičiuojamas kaip procentinė dalis per visus kalendorinius metus ir kiekvienais ataskaitinio laikotarpio metais.

d) Efektyvus rezervuotos arba atskirtos oro erdvės naudojimas apskaičiuojamas kaip laiko, galiausiai panaudoto veiklai, kuriai reikia atskyrimo ar rezervavimo nuo bendrojo oro eismo, ir iš pradžių tokiai veiklai skirto laiko santykis. Šis rodiklis apskaičiuojamas įtraukiant visus oro erdvės paskirstymus, apie kuriuos pranešta tinklo valdytojui.

e) Bendrojo oro eismo planavimo per prieinamas oro erdvės struktūras, įskaitant rezervuotą ar atskirtą oro erdvę, rodiklis apskaičiuojamas kaip orlaivių, kurių skrydžiai per tas oro erdvės struktūras galėjo būti planuojami, skaičiaus procentinė dalis, kurią sudaro orlaiviai, dėl kurių skrydžių per tokias oro erdvės struktūras buvo pateikti skrydžių planai. Šis rodiklis apskaičiuojamas įtraukiant visus oro erdvės paskirstymus, apie kuriuos pranešta tinklo valdytojui.

f) Naudojimosi prieinamomis oro erdvės struktūromis, įskaitant rezervuotą ar atskirtą oro erdvę, bendrojo oro eismo reikmėms rodiklis apskaičiuojamas kaip orlaivių, kurių skrydžiai per tas oro erdvės struktūras galėjo būti planuojami, skaičiaus procentinė dalis, kurią sudaro orlaiviai, faktiškai skrendantys per tokias oro erdvės struktūras. Šis rodiklis apskaičiuojamas įtraukiant visus oro erdvės paskirstymus, apie kuriuos pranešta tinklo valdytojui.

3. PAJĖGUMAS

3.1. **Pagrindinis veiklos rezultatų vertinimo rodiklis**

Vidutinė vieno skrydžio maršrutinio OESV užlaikymo, siejamo su oro navigacijos paslaugomis, trukmė minutėmis, apskaičiuojama taip:

a) maršrutinis OESV užlaikymas yra tinklo valdytojo apskaičiuojamas užlaikymas, išreikštas kaip skirtumas tarp numatytojo pakilimo laiko ir apskaičiuotojo pakilimo laiko, kurį skiria tinklo valdytojas;

b) taikant šį rodiklį:

numatytasis pakilimo laikas – prognozuojamas laikas, kada pakils orlaivis, tinklo valdytojo apskaičiuotas remiantis paskutiniu numatytuoju trinkelių patraukimo laiku arba tiksliniu trinkelių patraukimo laiku tuose oro uostuose, kuriuose taikomos oro uostų bendro sprendimų priėmimo procedūros, pridėjus numatytąjį išriedėjimo laiką, apskaičiuotą tinklo valdytojo;

apskaičiuotasis pakilimo laikas – laikas, kada orlaivis turėtų pakilti skrydžiui, jo vykdymo dieną apskaičiuotas tinklo valdytojo remiantis taktiniu laiko tarpsnių paskirstymu;

numatytasis išriedėjimo laikas – numatytasis laikas nuo trinkelių patraukimo iki pakilimo. Šis numatytasis laikas apima bet kokį rezervinį uždelsimo laiką laukimo taške arba nuotolinį ledo pašalinimą prieš pakilimą;

c) šis rodiklis apima visus SPT skrydžius ir visas OESV užlaikymo priežastis, išskyrus ypatingus įvykius;

d) šis rodiklis apskaičiuojamas per visus kalendorinius metus ir kiekvienus ataskaitinio laikotarpio metus.

3.2. **Stebėsenos rodikliai**

a) Vidutinė vieno skrydžio atvykimo OESV užlaikymo, siejamo su terminalo ir oro uosto oro navigacijos paslaugomis ir nulemto paskirties oro uoste taikomų tūpimo apribojimų, trukmė minutėmis, apskaičiuojama taip:

i) vidutinis atvykstamojo SPT skrydžio atvykimo OESV užlaikymas;

ii) šis rodiklis apima visus SPT skrydžius, kurie baigiasi paskirties oro uoste, ir visas atvykimo OESV užlaikymo priežastis, išskyrus ypatingus įvykius;

iii) šis rodiklis apskaičiuojamas per visus kalendorinius metus ir kiekvienus ataskaitinio laikotarpio metus.

b) Skrydžių, kurių maršrutinis OESV užlaikymas trunka ilgiau nei 15 minučių, procentinė dalis, apskaičiuojama taip:

i) pagal 3.1 dalies a punktą apskaičiuojamas maršrutinis OESV užlaikymas;

ii) šis rodiklis apima visus SPT skrydžius ir visas OESV užlaikymo priežastis, išskyrus ypatingus įvykius;

iii) šis rodiklis apskaičiuojamas per visus kalendorinius metus ir kiekvienus ataskaitinio laikotarpio metus.

c) Vieno skrydžio vėlavimo išvykti dėl visų priežasčių vidutinė trukmė, išreikšta minutėmis, apskaičiuojama taip:

i) vidutinis užlaikymas, susijęs su:

— vėlavimais dėl oro vežėjų veiklos,

— maršrutiniu OESV užlaikymu, apie kurį praneša oro erdvės naudotojai,

— reakciniu (papildomu) vėlavimu,

— oro uosto veiklos vėlavimais, įskaitant OESV užlaikymą oro uoste, apie kurį praneša oro erdvės naudotojai, dėl reguliavimo pagal eismo intensyvumą, kurio atskaitos vieta laikoma aerodromo zona arba aerodromas;

ii) apima visus SPT skrydžius ir apskaičiuojamas per visus kalendorinius metus ir kiekvienus ataskaitinio laikotarpio metus.

4. EKONOMINIS EFEKTYVUMAS

4.1. **Pagrindiniai veiklos rezultatų vertinimo rodikliai**

Maršruto oro navigacijos paslaugų teikimo vidutinių Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų (NVI) metinis pokytis, apskaičiuojamas taip:

a) procentinė dalis, atitinkanti maršruto oro navigacijos paslaugų teikimo vidutinių Sąjungos masto NVI metinį pokytį, pradedant skaičiuoti nuo pradinės vertės, nurodytos 9 straipsnio 4 dalies a punkte;

b) apskaičiuojama per visus kalendorinius metus ir kiekvienus ataskaitinio laikotarpio metus;

c) maršruto oro navigacijos paslaugų teikimo vidutinės Sąjungos masto NVI – tai maršruto nustatytųjų išlaidų ir prognozuojamo eismo tuo maršrutu, išreikšto maršruto paslaugų vienetais, numatomo kiekvienais ataskaitinio laikotarpio metais Sąjungos lygmeniu, kaip nurodyta Komisijos prielaidose, kuriomis remiantis nustatomi Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai pagal 9 straipsnio 3 dalį, santykis;

d) maršruto oro navigacijos paslaugų teikimo vidutinės Sąjungos masto NVI apskaičiuojamos eurais ir realiąja verte.

4.2. **Stebėsenos rodikliai**

Faktinės vieneto išlaidos, naudotojų patiriamos atskirai dėl maršruto ir terminalo oro navigacijos paslaugų Sąjungos lygmeniu, apskaičiuojamos taip:

a) kiekvienos valstybės narės oro navigacijos paslaugų NVI ir koregavimų tais metais, atliekamų pagal 25 straipsnio 2 dalį, sumos svertinis vidurkis;

b) išreiškiama eurais ir nominaliąja verte;

c) apskaičiuojama per visus kalendorinius metus ir kiekvienus ataskaitinio laikotarpio metus.

2 SKIRSNIS

PVRVR, naudojami nustatant vietos lygmens tikslinius rodiklius, ir stebėsenai vietos lygmeniu skirti rodikliai

1. SAUGA

1.1. **Pagrindinis veiklos rezultatų vertinimo rodiklis**

Saugos valdymo veiksmingumo lygis pagal 1 skirsnio 1.1 dalį.

Taikant šį rodiklį vietos lygmuo yra oro navigacijos paslaugų teikėjų lygmuo.

1.2. **Stebėsenos rodikliai**

a) Įsibrovimų į kilimo ir tūpimo taką valstybėje narėje esančiuose oro uostuose rodiklis, apskaičiuojamas padalijant visų tuose oro uostuose įvykdytų įsibrovimų į kilimo ir tūpimo taką, darančių poveikį saugai, bendrą skaičių iš visų SPT ir VST skrydžių tuose oro uostuose bendro skaičiaus.

b) Skirstymo minimumo pažeidimų, padarytų visų valstybės narės oro eismo paslaugų tarnybų kontroliuojamoje oro erdvėje, rodiklis, apskaičiuojamas padalijant visų toje oro erdvėje įvykdytų skirstymo minimumo pažeidimų, darančių poveikį saugai, bendrą skaičių iš valdomųjų skrydžių valandų toje oro erdvėje bendro skaičiaus.

c) Įsibrovimų į kilimo ir tūpimo taką oro uoste rodiklis, apskaičiuojamas padalijant visų tame oro uoste įvykdytų įsibrovimų į kilimo ir tūpimo taką, darančių poveikį saugai, prie kurių kaip nors prisidėjo teikiamos oro eismo paslaugos arba ryšių, navigacijos ir priežiūros (CNS) paslaugos, bendrą skaičių iš visų SPT ir VST skrydžių tame oro uoste bendro skaičiaus.

d) Skirstymo minimumo pažeidimų toje oro erdvėje, kurioje oro navigacijos paslaugų teikėjas teikia oro eismo paslaugas, rodiklis, apskaičiuojamas padalijant skirstymo minimumo pažeidimų, darančių poveikį saugai, prie kurių kaip nors prisideda teikiamos oro eismo paslaugos arba CNS paslaugos, bendrą skaičių iš valdomųjų skrydžių valandų toje oro erdvėje bendro skaičiaus.

Šiame punkte nurodyti stebėsenos rodikliai apskaičiuojami per visus kalendorinius metus ir kiekvienus ataskaitinio laikotarpio metus.

Taikant a ir c punktuose nustatytus rodiklius vietos lygmuo yra oro uosto lygmuo. Taikant b punkte nustatytą rodiklį vietos lygmuo yra nacionalinis lygmuo. Taikant d punkte nustatytą rodiklį vietos lygmuo yra oro navigacijos paslaugų teikėjų lygmuo.

2. APLINKOS APSAUGA

2.1. **Pagrindinis veiklos rezultatų vertinimo rodiklis**

Vidutinis horizontalusis maršrutinio skrydžio tikrosios trajektorijos efektyvumas, apskaičiuojamas taip:

a) iš apžvalgos duomenų nustatytos tikrosios trajektorijos maršruto dalies ilgis palyginamas su nuskristu atstumu ir gautas skirtumas sumuojamas atsižvelgiant į visus vietos oro erdvėje arba per ją vykdomus SPT skrydžius;

b) maršruto dalis – atstumas, nuskristas už 40 jūrmylių spindulio apskritimo aplink skrydžio pradžios ir paskirties oro uostus ribų;

c) kai skrydis prasideda arba baigiasi oro uoste, kuris yra ne vietos oro erdvėje, apskaičiuojant šį rodiklį naudojami įskridimo į vietos oro erdvę arba išskridimo iš jos taškai;

d) kai skrydis prasideda ir baigiasi oro uoste, esančiame vietos oro erdvėje, ir kerta ne vietos oro erdvę, apskaičiuojant šį rodiklį naudojama tik ta skrydžio dalis, kuri vykdyta vietos oro erdvėje;

e) nuskristas atstumas – vykdant skrydį, įskridimo į vietos oro erdvę ir išskridimo iš jos taškų pozicijos funkcija. Nuskristas atstumas – tai pagal šiuos taškus nustatoma ortodrominio atstumo tarp skrydžio pradžios ir paskirties vietų dalis;

f) Taikant šį rodiklį vietos lygmuo yra nacionalinis arba funkcinio oro erdvės bloko lygmuo, priklausomai nuo to, kuriuo lygmeniu parengtas veiklos rezultatų planas;

g) rodiklis apskaičiuojamas per visus kalendorinius metus ir kiekvienus ataskaitinio laikotarpio metus, kaip vidurkis. Apskaičiuojant šį vidurkį neįskaitoma dešimt didžiausių dienos verčių ir dešimt mažiausių dienos verčių.

2.2. **Stebėsenos rodikliai**

a) Vidutinis horizontalusis maršrutinio skrydžio pagal paskutinio pateiktojo skrydžio plano trajektoriją efektyvumas, apskaičiuotas vietos lygmeniu taip:

i) skirtumas tarp paskutinio pateiktojo skrydžio plano trajektorijos maršruto dalies ilgio ir atitinkamos ortodrominio atstumo dalies sumuojamas atsižvelgiant į visus vietos oro erdvėje arba per ją vykdomus SPT skrydžius;

ii) maršruto dalis – atstumas, nuskristas už 40 jūrmylių spindulio apskritimo aplink oro uostus ribų;

iii) kai skrydis prasideda arba baigiasi oro uoste, kuris yra ne vietos oro erdvėje, apskaičiuojant šį rodiklį naudojami įskridimo į vietos oro erdvę arba išskridimo iš jos taškai;

iv) kai skrydis prasideda ir baigiasi oro uoste, esančiame vietos oro erdvėje, ir kerta ne vietos oro erdvę, apskaičiuojant šį rodiklį naudojama tik ta skrydžio dalis, kuri vykdyta vietos oro erdvėje;

v) apskaičiuojama per visus kalendorinius metus ir kiekvienus ataskaitinio laikotarpio metus, kaip vidurkis. Apskaičiuojant šį vidurkį neįskaitoma dešimt didžiausių dienos verčių ir dešimt mažiausių dienos verčių.

b) Vidutinis horizontalusis trumpiausios apribotos trajektorijos maršrutinio skrydžio efektyvumas, apskaičiuojamas vietos lygmeniu taip:

i) skirtumas tarp trumpiausio apriboto maršruto, įmanomo planuojant skrydį, apskaičiuoto tinklo valdytojo trajektorijos nustatymo algoritmais ir skrydžių planų patvirtinimo sistemomis, maršruto dalies ilgio ir nuskristo atstumo sumuojamas atsižvelgiant į visus vietos oro erdvėje arba per ją vykdomus SPT skrydžius;

ii) šis rodiklis nustatomas atsižvelgiant į oro erdvės apribojimus, skelbiamus tinklo valdytojo paskelbtame maršrutų prieinamumo dokumente, ir į faktinę sąlyginių maršrutų padėtį tuo laiku, kai pateiktas paskutinis skrydžio planas;

iii) maršruto dalis – skrydžio dalis už 40 jūrmylių spindulio apskritimo aplink skrydžio pradžios ir paskirties oro uostus ribų;

iv) kai skrydis prasideda arba baigiasi oro uoste, kuris yra ne vietos oro erdvėje, apskaičiuojant šį rodiklį naudojami įskridimo į vietos oro erdvę arba išskridimo iš jos taškai;

v) kai skrydis prasideda ir baigiasi oro uoste, esančiame vietos oro erdvėje, ir kerta ne vietos oro erdvę, apskaičiuojant šį rodiklį naudojama tik ta skrydžio dalis, kuri vykdyta vietos oro erdvėje;

vi) nuskristas atstumas – įskridimo į vietos oro erdvę ir išskridimo iš jos taškų pozicijos funkcija. Nuskristas atstumas – tai pagal šiuos taškus nustatoma ortodrominio atstumo tarp skrydžio pradžios ir paskirties vietų dalis;

vii) apskaičiuojama per visus kalendorinius metus ir kiekvienus ataskaitinio laikotarpio metus, kaip vidurkis. Apskaičiuojant šį vidurkį neįskaitoma dešimt didžiausių dienos verčių ir dešimt mažiausių dienos verčių.

c) Tikrosios trajektorijos vertikalusis skrydžio efektyvumas nuo aukštėjimo dalies viršutinio taško iki žemėjimo dalies viršutinio taško, apskaičiuojamas taip:

i) šis rodiklis yra tikrosios trajektorijos, nuskristos iki 1 000 pėdų žemiau arba bet kuriame absoliučiajame aukštyje virš planinio skrydžio lygio, nurodyto paskutiniame pateiktame skrydžio plane, ilgio procentinė dalis, sumuojama atsižvelgiant į visus vietos oro erdvėje arba per ją vykdomus SPT skrydžius;

ii) šis rodiklis apskaičiuojamas kaip procentinė dalis per visus kalendorinius metus ir kiekvienais ataskaitinio laikotarpio metais.

d) Papildomas laikas išriedėjimo etape, apskaičiuojamas vietos lygmeniu taip:

i) skirtumas tarp faktinio išriedėjimo laiko ir atskaitinio išriedėjimo laiko;

ii) atskaitinis išriedėjimo laikas – tai optimalus tranzito laikas, kurio reikia išriedėti be užlaikymo;

iii) išreiškiamas išvykimo trukmės minutėmis ir apskaičiuojamas per visus kalendorinius metus ir kiekvienus ataskaitinio laikotarpio metus.

e) Papildomas laikas atriedėjimo etape, apskaičiuojamas vietos lygmeniu taip:

i) skirtumas tarp faktinio atriedėjimo laiko ir atskaitinio atriedėjimo laiko;

ii) atskaitinis atriedėjimo laikas – tai optimalus tranzito laikas, kurio reikia atriedėti be užlaikymo;

iii) išreiškiamas atvykimo trukmės minutėmis ir apskaičiuojamas per visus kalendorinius metus ir kiekvienus ataskaitinio laikotarpio metus.

f) Papildomas terminalo oro erdvėje praleidžiamas laikas, apskaičiuojamas vietos lygmeniu taip:

i) skirtumas tarp tranzito per atvykimo eilės sudarymo ir matavimo zoną (toliau – ASMA) laiko ir atskaitinio laiko, pagrįsto tranzito per ASMA laiku;

ii) atskaitinis ASMA laikas – tai tranzito laikas, kurio reikia artėjimui tūpti be užlaikymo ar nukreipimo atlikti;

iii) išreiškiamas atvykimo trukmės minutėmis ir apskaičiuojamas per visus kalendorinius metus ir kiekvienus ataskaitinio laikotarpio metus;

iv) ASMA apibrėžiama kaip cilindro formos erdvė 40 jūrmylių spinduliu aplink atvykimo oro uostą.

g) Vertikalusis skrydžio efektyvumas žemėjant, apskaičiuojamas vietos lygmeniu taip:

i) visų atvykstamųjų IFR skrydžių horizontalaus skrydžio nuo žemėjimo dalies viršutinio taško iki tūpimo trukmė;

ii) išreiškiama vidutine atvykimo horizontalaus skrydžio trukme sekundėmis;

iii) apskaičiuojama per visus kalendorinius metus ir kiekvienus ataskaitinio laikotarpio metus.

h) Vertikalusis skrydžio efektyvumas aukštėjant, apskaičiuojamas vietos lygmeniu taip:

i) visų išvykstamųjų IFR skrydžių horizontalaus skrydžio nuo kilimo iki aukštėjimo dalies viršutinio taško trukmė;

ii) išreiškiama vidutine išvykimo horizontalaus skrydžio trukme sekundėmis;

iii) apskaičiuojama per visus kalendorinius metus ir kiekvienus ataskaitinio laikotarpio metus.

i) Efektyvus rezervuotos arba atskirtos vietos oro erdvės naudojimas, apskaičiuojamas pagal 1 skirsnio 2.2 dalies d punktą.

j) Skrydžių per prieinamas vietos oro erdvės struktūras planavimo rodiklis, apskaičiuojamas pagal 1 skirsnio 2.2 dalies e punktą.

k) Naudojimosi prieinamomis vietos oro erdvės struktūromis rodiklis, apskaičiuojamas pagal 1 skirsnio 2.2 dalies f punktą.

Taikant a, b ir c punktuose nustatytus rodiklius vietos lygmuo yra nacionalinis arba funkcinio oro erdvės bloko lygmuo, priklausomai nuo to, kuriuo lygmeniu parengtas veiklos rezultatų planas, įskaitant ir atvejus, kai atsakomybė už oro eismo paslaugų teikimą yra perduota pagal tarpvalstybinius bendradarbiavimo susitarimus.

Taikant d, e ir f punktuose nustatytus rodiklius vietos lygmuo yra oro uosto, kuriame vykdoma ne mažiau kaip 80 000 SPT skrydžių per metus, lygmuo.

Taikant g ir h punktuose nustatytus rodiklius vietos lygmuo yra oro uosto lygmuo.

Taikant i, j ir k punktuose nustatytus rodiklius vietos lygmuo yra nacionalinis lygmuo, išskaidytas rajonų, už kuriuos atsakingi rajono skrydžių valdymo centrai, lygmeniu, įskaitant ir atvejus, kai atsakomybė už oro eismo paslaugų teikimą yra perduota pagal tarpvalstybinius bendradarbiavimo susitarimus.

3. PAJĖGUMAS

3.1. **Pagrindiniai veiklos rezultatų vertinimo rodikliai**

a) Vidutinė vieno skrydžio maršrutinio OESV užlaikymo, siejamo su oro navigacijos paslaugomis, trukmė minutėmis, apskaičiuojama taip:

i) maršrutinis OESV užlaikymas, apskaičiuojamas pagal 1 skirsnio 3.1 dalį;

ii) šis rodiklis apima visus SPT skrydžius per vietos oro erdvę ir visas OESV užlaikymo priežastis, išskyrus ypatingus įvykius; jis apima ir SPT skrydžius per kitas oro erdves, kai taikomi užlaikymo koregavimai pagal užlaikymo koregavimo užbaigus operacijas procedūrą, koordinuojamą tinklo valdytojo, per kurį veiklą vykdančios suinteresuotosios šalys tinklo valdytojui praneša apie klausimus, susijusius su OESV užlaikymo matavimu, klasifikavimu ir priskyrimu;

iii) apskaičiuojama per visus kalendorinius metus ir kiekvienus ataskaitinio laikotarpio metus;

iv) vykdant stebėseną, apskaičiuotos šio rodiklio vertės išskaidomos nacionaliniu lygmeniu, jei veiklos rezultatų planas parengtas funkcinio oro erdvės bloko lygmeniu, įskaitant ir atvejus, kai atsakomybė už oro eismo paslaugų teikimą yra perduota pagal tarpvalstybinius bendradarbiavimo susitarimus.

b) Vidutinė vieno skrydžio atvykimo OESV užlaikymo, siejamo su terminalo ir oro uosto oro navigacijos paslaugomis, trukmė, išreikšta minutėmis, apskaičiuojama vietos lygmeniu taip:

i) vidutinis atvykstamojo SPT skrydžio užlaikymas paskirties oro uoste dėl OESV reguliavimo;

ii) apima visus SPT skrydžius, kurie baigiasi paskirties oro uoste, ir visas OESV užlaikymo priežastis, išskyrus ypatingus įvykius;

iii) apskaičiuojama per visus kalendorinius metus ir kiekvienus ataskaitinio laikotarpio metus;

iv) vykdant stebėseną, apskaičiuotos šio rodiklio vertės išskaidomos oro uosto lygmeniu.

Taikant a punkte nustatytą rodiklį vietos lygmuo yra nacionalinis arba funkcinio oro erdvės bloko lygmuo, priklausomai nuo to, kuriuo lygmeniu parengtas veiklos rezultatų planas. Taikant b punkte nustatytą rodiklį vietos lygmuo yra nacionalinis lygmuo.

3.2. **Stebėsenos rodikliai**

a) SPT skrydžių, vykdomų laikantis jiems skirtų OESV išvykimo laiko tarpsnių, procentinė dalis vietos lygmeniu, apskaičiuojama per visus kalendorinius metus ir kiekvienus ataskaitinio laikotarpio metus.

b) Vidutinė vieno skrydžio užlaikymo prieš išvykimą dėl skrydžių valdymo, kurio priežastis yra kilimo apribojimai išvykimo oro uoste, trukmė minutėmis, apskaičiuojama vietos lygmeniu taip:

i) vidutinis išvykstamojo SPT skrydžio užlaikymas prieš išvykimą dėl skrydžių valdymo;

ii) šis rodiklis apima visus SPT skrydžius, kurie prasideda išvykimo oro uoste, ir apima vėlavimus pradėti skrydį dėl skrydžių valdymo apribojimų, kai orlaivis jau yra parengtas pajudėti iš vietos, kurioje stovi prieš išvykimą;

iii) šis rodiklis apskaičiuojamas per visus kalendorinius metus ir kiekvienus ataskaitinio laikotarpio metus.

c) Vidutinė vieno skrydžio išvykimo vėlavimo dėl visų priežasčių trukmė, išreikšta minutėmis, apskaičiuojama vietos lygmeniu pagal 1 skirsnio 3.2 dalies c punktą.

d) Bendro maršrutinio OESV užlaikymo, susidariusio tomis paromis, kai paros pralaidumas buvo didesnis už numatytą paros eismą, minutėmis procentinė dalis, apskaičiuojama taip:

i) pagal 1 skirsnio 3.1 dalį apskaičiuojamas maršrutinis OESV užlaikymas;

ii) numatomas paros eismas reiškia paros eismo profilį (eismo modelį), kurį kiekvienų metų sausio mėn. apskaičiuoja tinklo valdytojas;

iii) oro erdvės pralaidumas ir eismo poreikis matuojami pagal paros SPT skrydžių oro erdvėje įrašus;

iv) oro erdvė yra nustatyta atsakomybės už maršrutinių OESV užlaikymų skaičiavimą sritis.

e) Metinis paros pikinio pralaidumo svertinis vidurkis, išreiškiamas SPT skrydžių skaičiumi per valandą, apskaičiuojamas taip:

i) paros pikinis pralaidumas yra aritmetinis SPT skrydžių skaičiaus per tris kiekvienos paros valandas, kai skrydžių skaičius didžiausias, vidurkis;

ii) svoriniams daugikliams skaičiuoti naudojama vertė yra SPT skrydžių skaičius per parą.

Taikant a punkte nustatytą rodiklį vietos lygmuo yra nacionalinis lygmuo, išskaidytas oro uostų lygmeniu.

Taikant b ir c punktuose nustatytus rodiklius vietos lygmuo yra oro uostų, kuriuose vykdoma ne mažiau kaip 80 000 SPT skrydžių per metus, lygmuo.

Taikant d ir e punktuose nustatytus rodiklius vietos lygmuo yra rajono skrydžių valdymo vadavietės lygmuo.

4. EKONOMINIS EFEKTYVUMAS

4.1. **Pagrindiniai veiklos rezultatų vertinimo rodikliai**

a) Maršruto oro navigacijos paslaugų teikimo nustatytosios vieneto išlaidos (NVI), apskaičiuojamos taip:

i) maršruto nustatytųjų išlaidų ir prognozuojamo eismo mokesčių zonoje, išreikšto maršruto paslaugų vienetais, numatomo kiekvienais to ataskaitinio laikotarpio metais vietos lygmeniu, kaip nustatyta veiklos rezultatų planuose, santykis;

ii) išreiškiama realiąja verte ir nacionaline valiuta;

iii) apskaičiuojama per visus kalendorinius metus ir kiekvienus ataskaitinio laikotarpio metus.

b) Terminalo oro navigacijos paslaugų teikimo NVI, apskaičiuojamos taip:

i) nustatytųjų išlaidų ir prognozuojamo eismo, išreikšto terminalo paslaugų vienetais, numatomo kiekvienais to ataskaitinio laikotarpio metais vietos lygmeniu, kaip nustatyta veiklos rezultatų planuose, santykis;

ii) išreiškiama realiąja verte ir nacionaline valiuta;

iii) apskaičiuojama per visus kalendorinius metus ir kiekvienus ataskaitinio laikotarpio metus.

Taikant a ir b punktuose nustatytus rodiklius vietos lygmuo yra mokesčių zonos lygmuo.

4.2. **Stebėsenos rodikliai**

Faktinės vieneto išlaidos, naudotojų patiriamos atskirai dėl maršruto ir terminalo oro navigacijos paslaugų, apskaičiuojamos taip:

a) oro navigacijos paslaugų NVI ir koregavimų tais metais, atliekamų pagal 25 straipsnio 2 dalį, suma;

b) išreiškiama realiąja verte ir nacionaline valiuta;

c) apskaičiuojama per visus kalendorinius metus ir kiekvienus ataskaitinio laikotarpio metus.

3 SKIRSNIS

PVRVR, naudojami nustatant tikslinius rodiklius, ir tinklo funkcijų stebėsenos rodikliai

1. Visi šiame skirsnyje nustatyti rodikliai taikomi geografinėje šio reglamento taikymo srityje.

2. SAUGA

2.1. **Pagrindiniai veiklos rezultatų vertinimo rodikliai**

Tinklo valdytojo saugos valdymo veiksmingumo lygis pagal 1 skirsnio 1.1 dalį.

2.2. **Stebėsenos rodikliai**

OESV pajėgumų perkrovos, viršijančios oro navigacijos paslaugų teikėjo nurodytas sektoriaus, kuriame taikomas OESV reguliavimas, pajėgumo ribas apskaičiuojamos taip:

a) laikotarpio, kuriuo skrydžių skaičius daugiau kaip 10 % viršija oro navigacijos paslaugų teikėjo nurodytas sektoriaus, kuriame taikomas OESV reguliavimas, pajėgumo ribas, ir viso laikotarpio, kuriuo taikomas OESV reguliavimas, santykis apskaičiuojamas per visus kalendorinius metus ir kiekvienus ataskaitinio laikotarpio metus;

b) taikant šį rodiklį reguliavimo laikas dalijamas į iš dalies sutampančius vienos valandos tarpsnius 20 minučių intervalu.

3. APLINKOS APSAUGA

3.1. **Pagrindiniai veiklos rezultatų vertinimo rodikliai**

Maršrutinio skrydžio efektyvumo padidinimas, pasiektas vykdant Europos maršrutų tinklo kūrimo funkciją, susijęs su paskutinio pateiktojo skrydžio plano trajektorija, išreikštas maršrutinio skrydžio pagal paskutinio pateiktojo skrydžio plano trajektoriją efektyvumo metinio pokyčio procentiniais punktais, apskaičiuojamas pagal 1 skirsnio 2.2 dalies a punktą.

3.2. **Stebėsenos rodikliai**

Maršrutų pailgėjimo dėl bendro sprendimų priėmimo tinklo procedūrų ir tinklo valdytojo operacijų centro veiksmų siekiant sumažinti maršrutinį OESV užlaikymą metinė suma. Maršruto pailgėjimas matuojamas kaip faktinės trajektorijos priėmus tinklo valdytojo pasiūlymą pakeisti maršrutą nuotolio ir paskutinio pateikto skrydžio plano trajektorijos prieš priimant tinklo valdytojo pasiūlymą pakeisti maršrutą nuotolio skirtumas jūrmylėmis.

4. PAJĖGUMAS

4.1. **Pagrindiniai veiklos rezultatų vertinimo rodikliai**

a) Bendro pradinio maršrutinio OESV užlaikymo minučių sumažėjimo dėl bendro sprendimų priėmimo tinklo procedūrų ir tinklo valdytojo operacijų centro veiksmų procentinė dalis. Maršrutinio OESV užlaikymo sumažėjimas apskaičiuojamas kaip SPT skrydžio pradinio užlaikymo netaikant priemonių ir to skrydžio maršrutinio OESV užlaikymo pritaikius užlaikymo mažinimo priemones skirtumas. Maršrutinis OESV užlaikymas apskaičiuojamas pagal 1 skirsnio 3.1 dalį.

b) Bendro pradinio atvykimo OESV užlaikymo minučių sumažėjimo dėl bendro sprendimų priėmimo tinklo procedūrų ir tinklo valdytojo operacijų centro veiksmų procentinė dalis. Atvykimo OESV užlaikymo sumažėjimas apskaičiuojamas kaip SPT skrydžio atvykimo pradinio užlaikymo netaikant priemonių ir to skrydžio atvykimo į oro uostą OESV užlaikymo pritaikius užlaikymo mažinimo priemones skirtumas. Atvykimo OESV užlaikymas apskaičiuojamas pagal 1 skirsnio 3.2 dalies a punktą.

4.2. **Stebėsenos rodikliai**

a) OESV reguliavimo atvejų, kurių kiekvieno užlaikymas yra mažesnis nei 200 minučių, vidutinis skaičius per dieną, apskaičiuotas per kalendorinius metus.

b) Maršrutinio OESV užlaikymo per savaitgalį, išreikšto vieno skrydžio užlaikymo minučių skaičiumi, vidurkis, apskaičiuotas per kalendorinius metus.

c) Visų pirmaeilių OESV užlaikymų iš anksto pasirinktuose rajono skrydžių valdymo centruose ir oro uostuose, kuriuose užlaikymo mažinimo potencialas yra didžiausias ir kuriuos kasmet nustato tinklo valdytojas, procentinė dalis per metus, apskaičiuojama taip:

i) pagal 1 skirsnio 3.1 dalį apskaičiuojamas maršrutinis OESV užlaikymas;

ii) valandinis OESV užlaikymas priskiriamas remiantis numatomu įskridimo į atitinkamą maršruto oro erdvę laiku;

iii) pagal 1 skirsnio 3.2 dalies a punktą apskaičiuojamas atvykimo OESV užlaikymas.

5. EKONOMINIS EFEKTYVUMAS

5.1. **Stebėsenos rodikliai**

Tinklo valdytojo užduočių vykdymo vieneto išlaidos, apskaičiuojamos taip:

a) tinklo valdytojo užduočių vykdymo faktinių išlaidų ir maršruto paslaugų vienetais išreikšto maršrutinio eismo per ataskaitinį laikotarpį geografinės teritorijos, kurioje tinklo valdytojas atlieka tinklo funkcijoms vykdyti reikalingas savo užduotis, lygmeniu santykis;

b) išreiškiama eurais ir realiąja verte;

c) apskaičiuojama per visus kalendorinius metus ir kiekvienus ataskaitinio laikotarpio metus.““