Eiropas Savienības
Oficiālais Vēstnesis

LV
L sērija

2024/3128

17.12.2024.

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2024/3128

(2024. gada 16. decembris),

ar ko Īstenošanas regulu (ES) 2019/317 groza attiecībā uz jauniem un pārskatītiem darbības uzlabošanas sistēmas un tarifikācijas sistēmas uzraudzības rādītājiem Eiropas vienotajā gaisa telpā

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004 (2004. gada 10. marts), ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregulu) ([1]), un jo īpaši tās 11. panta 6. punktu,

tā kā:

(1) Eiropas vienotās gaisa telpas darbības uzlabošanas sistēmā un tarifikācijas sistēmā, kas izveidotas saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/317 ([2]), ir regulatīvi instrumenti, ar kuriem noteikt mērķus un uzraudzīt aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju veiktspēju galvenajās darbības jomās "drošība", "vide", "veiktspēja" un "izmaksu efektivitāte" un par to ziņot. Papildus galvenajiem darbības rādītājiem, kuriem noteikti mērķi, shēmā iekļauti rādītāji darbības uzraudzībai visās četrās galvenajās darbības jomās gan maršruta, gan termināļa aeronavigācijas pakalpojumiem, kā arī tīkla funkcijām, lai uzlabotu tīkla vispārējo darbību.

(2) Jaunākās norises veiktspējas un datu pieejamības mērīšanā ir ļāvušas uzlabot esošos un pievienot jaunus rādītājus aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības uzraudzībai. Informācijai, ko var sniegt jaunie un uzlabotie rādītāji, ir izšķirīga nozīme darbības uzlabošanas sistēmas un tarifikācijas sistēmas izstrādē turpmākajiem pārskata periodiem.

(3) Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. panta 2. punktā minētās darbības izvērtēšanas iestādes darbs rāda, ka ir jāizpēta, kādos veidos uzlabot tīkla vidisko sniegumu, lai veicinātu Eiropas zaļā kursa prasību īstenošanu ([3]). Pašlaik rādītāji aptver tikai dažus lidojuma trajektorijas elementus. Tāpēc ir vajadzīgi jauni rādītāji, lai varētu precīzāk izmērīt tādu elementu kā nepārtrauktas augstuma uzņemšanas, iestūrēšanas stāvvietā laika un vertikālā lidojuma efektivitātes ekoloģiskos raksturlielumus. Turklāt, lai uzlabotu vidisko un vispārējo sniegumu, jāiekļauj galvenās darbības jomas "veiktspēja" uzraudzības rādītāji, kas atspoguļotu caurlaidību.

(4) Jaunu vai grozītu rādītāju ieviešanai nevajadzētu palielināt ziņošanas nastu, jo tādi rādītāji lielā mērā aprēķināmi pēc Eirokontrolei jau pieejamiem datiem.

(5) Daudzo grozījumu dēļ, kas jāizdara Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 I pielikumā, minētais pielikums pilnīgi jānomaina, lai uzlabotu tā struktūras un valodas viendabību.

(6) Šī regula būtu piemērojama ceturtajā un turpmākajos pārskata periodos.

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

([2]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/317 (2019. gada 11. februāris), ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā un atceļ Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 un (ES) Nr. 391/2013 (OV L 56, 25.2.2019., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([3]) Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Eiropadomei, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Eiropas zaļais kurss" (COM(2019) 640 final).

(7) Šajā regulā noteiktie pasākumi ir saskaņā ar Vienotās gaisa telpas komitejas atzinumu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Īstenošanas regulu (ES) 2019/317 groza šādi:

I pielikumu aizstāj ar šīs regulas pielikuma tekstu;

VI pielikuma 3. punkta a) apakšpunktā "2018" aizstāj ar "2019".

2. pants

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.*

To piemēro no 2025. gada 1. janvāra.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2024. gada 16. decembrī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja
Ursula VON DER LEYEN

PIELIKUMS

““I PIELIKUMS

MĒRĶU NOTEIKŠANĀ IZMANTOJAMIE GALVENIE DARBĪBAS RĀDĪTĀJI (GDR) UN UZRAUDZĪBĀ IZMANTOJAMIE RĀDĪTĀJI

1. IEDAĻA

Savienības mēroga mērķu noteikšanā izmantojamie GDR un Savienības mēroga uzraudzībā izmantojamie rādītāji

1. DROŠĪBA

1.1. **Galvenie darbības rādītāji**

Drošības pārvaldības efektivitātes minimālais līmenis, kas jāsasniedz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kuri sertificēti sniegt gaisa satiksmes pakalpojumus. GDR mēra šādu drošības pārvaldības mērķu īstenošanas līmeni:

a) drošības politika un mērķi;

b) drošības riska pārvaldība;

c) drošības garantija;

d) drošības veicināšana;

e) drošības kultūra.

1.2. **Uzraudzības rādītāji**

a) Tādu šķēršļu uz skrejceļa proporcija Savienības mērogā, kas ietekmē drošību; to aprēķina saskaņā ar 2. iedaļas 1.2. punkta a) apakšpunktu;

b) tādu minimālās distances neievērošanas gadījumu proporcija Savienības mērogā, kuri ietekmē drošību; to aprēķina saskaņā ar 2. iedaļas 1.2. punkta b) apakšpunktu.

2. VIDE

2.1. **Galvenie darbības rādītāji**

Ar šo GDR mēra faktiskās trajektorijas vidējo horizontālā maršruta lidojuma efektivitāti, ko aprēķina šādi:

a) divu lielumu salīdzinājums, kur viens ir faktiskās trajektorijas maršruta garums, kas iegūts no novērošanas datiem, un otrs ir sasniegtais attālums, summējot *IFR* lidojumus 1. pantā definētajā Eiropas gaisa telpā vai šķērsojot to;

b) “maršruts” ir attālums, kas nolidots ārpus 40 NM apļa ap lidostām;

c) ja gaisa kuģis izlido no lidostas vai ielido lidostā, kas ir ārpus Eiropas gaisa telpas, šā rādītāja aprēķināšanai attiecīgi kā izejas punktu vai galapunktu izmanto ieejas punktu Eiropas gaisa telpā vai izejas punktu no tās, nevis izlidošanas vai ielidošanas lidostu;

d) ja gaisa kuģis izlido no lidostas un ielido lidostā, kas ir Eiropas gaisa telpā, bet šķērso gaisa telpu, kas nav Eiropas gaisa telpa, šā rādītāja aprēķināšanai izmanto tikai Eiropas gaisa telpas daļu.

e) “sasniegtais attālums” ir katras gaisa telpas daļas izejas punkta un ieejas punkta pozīcijas funkcija visām trajektorijas daļām. Sasniegtais attālums, ko veido šie divi punkti, ir daļa no lielā loka attāluma, ko mēra no izlidošanas punkta līdz galamērķim;

f) šo rādītāju aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam kā vidējo rādītāju. Aprēķinot šo vidējo rādītāju, aprēķinā neņem vērā desmit augstākās un desmit zemākās vienas dienas vērtības;

2.2. **Uzraudzības rādītāji**

a) Pēdējā iesniegtā lidojuma plāna trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte, ko aprēķina šādi:

i) divu lielumu starpība, kur pirmais ir pēdējā iesniegtā lidojuma plāna trajektorijas garums un otrais ir lielā loka attāluma atbilstošā daļa, kas summāri ir visi *IFR* lidojumi Eiropas gaisa telpā vai šķērsojot to;

ii) "maršruts" ir attālums, kas nolidots ārpus 40 NM apļa ap lidostām;

iii) ja gaisa kuģis izlido no lidostas vai ielido lidostā, kas ir ārpus Eiropas gaisa telpas, šā rādītāja aprēķināšanai attiecīgi kā izejas punktu vai galapunktu izmanto ieejas punktu Eiropas gaisa telpā vai izejas punktu no tās, nevis izlidošanas vai ielidošanas lidostu;

iv) ja gaisa kuģis izlido no lidostas un ielido lidostā, kas ir Eiropas gaisa telpā, bet šķērso gaisa telpu, kas nav Eiropas gaisa telpa, šā rādītāja aprēķināšanai izmanto tikai Eiropas gaisa telpas daļu.

v) šo rādītāju aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam kā vidējo rādītāju. Aprēķinot šo vidējo rādītāju, aprēķinā neņem vērā desmit augstākās un desmit zemākās vienas dienas vērtības;

b) īsākās ierobežotās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte, ko aprēķina šādi:

i) divu lielumu starpība, kur viens ir lidojuma plānošanai pieejamā īsākā ierobežotās trases maršruta garums, kas aprēķināts, izmantojot ceļa meklēšanas algoritmus un tīkla pārvaldnieka rīcībā esošās lidojumu plāna validācijas sistēmas, un otrs ir lielā loka attāluma atbilstošā daļa, kas summāri ir visi *IFR* lidojumi Eiropas gaisa telpā vai to šķērsojot;

ii) šo rādītāju aprēķina, ņemot vērā gaisa telpas ierobežojumus dienās, kurās notiek militāras darbības, un dienās, kurās tās nenotiek; šie ierobežojumi tiek publicēti tīkla pārvaldnieka izdotajā maršruta pieejamības dokumentā (RAD), un nosacītā maršruta faktisko statusu laikā, kad tiek iesniegts pēdējais lidojuma plāns;

iii) "maršruts" ir ceļa posms ārpus 40 NM apļa ap lidostām;

iv) ja gaisa kuģis izlido no lidostas vai ielido lidostā, kas ir ārpus Eiropas gaisa telpas, šā rādītāja aprēķināšanai attiecīgi par izejas punktu vai galapunktu izmanto Eiropas gaisa telpas ieejas vai izejas punktu, nevis izlidošanas vai ielidošanas lidostu;

v) ja gaisa kuģis izlido no lidostas un ielido lidostā, kas ir Eiropas gaisa telpā, bet šķērso gaisa telpu, kas nav Eiropas gaisa telpa, šā rādītāja aprēķināšanai izmanto tikai Eiropas gaisa telpas daļu;

vi) šo rādītāju aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam kā vidējo rādītāju. Aprēķinot šo vidējo rādītāju, aprēķinā neņem vērā desmit augstākās un desmit zemākās vienas dienas vērtības;

c) faktiskās trajektorijas no augstuma uzņemšanas augšējā punkta līdz augstuma samazināšanas augšējam punktam vertikālā lidojuma efektivitāte, ko aprēķina šādi:

i) šis rādītājs ir faktiskās trajektorijas garuma procents, kas nolidota 1 000 pēdu robežās zem vai jebkurā augstumā virs pēdējā iesniegtajā lidojuma plānā plānotā lidojuma līmeņa, summāri visos *IFR* lidojumos Eiropas gaisa telpā vai to šķērsojot;

ii) šo rādītāju aprēķina procentos visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam;

d) rezervētās vai nošķirtās gaisa telpas izmantošanas efektivitāte, ko aprēķina kā divu lielumu attiecību, kur viens ir galīgais nošķiršanai vai rezervācijai no vispārējās gaisa satiksmes izlietotais laiks un otrs ir sākotnēji piešķirtais laiks darbībai, kurai nepieciešama nošķiršana vai rezervācija. Šo rādītāju aprēķina visiem gaisa telpas piešķīrumiem, par kuriem ir paziņots tīkla pārvaldniekam;

e) pieejamo gaisa telpas struktūru, ieskaitot rezervēto vai nošķirto gaisa telpu, vispārējai gaisa satiksmei plānotā izmantošanas intensitāte, ko aprēķina kā gaisa kuģu, kuri iesnieguši lidojuma plānus ar tādu gaisa telpas struktūru izmantošanu, procentu no gaisa kuģu skaita, kuri varētu būt plānojuši šo gaisa telpas struktūru izmantošanu. Šo rādītāju aprēķina visiem gaisa telpas piešķīrumiem, par kuriem ir paziņots tīkla pārvaldniekam;

f) pieejamo gaisa telpas struktūru, ieskaitot rezervēto vai nošķirto gaisa telpu, izmantošanas īpatsvars vispārējā gaisa satiksmē, ko aprēķina kā gaisa kuģu, kuri lidojumā izmanto šīs gaisa telpas struktūras, procentu no gaisa kuģu skaita, kuri varētu būt plānojuši šo gaisa telpas struktūru izmantošanu. Šo rādītāju aprēķina visiem gaisa telpas piešķīrumiem, par kuriem ir paziņots tīkla pārvaldniekam.

3. VEIKTSPĒJA

3.1. **Galvenais darbības rādītājs**

Maršruta *ATFM* kavēšanās minūtes vidēji katrā lidojumā, kas attiecināmas uz aeronavigācijas pakalpojumiem un ko aprēķina šādi:

a) maršruta *ATFM* kavēšanās ir tīkla pārvaldnieka aprēķināts kavējums, kas izteikts kā starpība starp prognozēto pacelšanās laiku un tīkla pārvaldnieka noteikto aprēķināto pacelšanās laiku;

b) saistībā ar šo rādītāju:

"prognozētais pacelšanās laiks" ir prognozētais gaisa kuģa gaisā pacelšanās laiks, ko aprēķinājis tīkla pārvaldnieks un kura pamatā ir jaunākais provizoriskais bremžu paliktņu noņemšanas laiks vai bremžu paliktņu noņemšanas laika mērķvērtība attiecībā uz lidostām, kurās tiek izmantotas lidostu saskaņotas lēmumu pieņemšanas procedūras, plus prognozētais manevrēšanas laiks, ko aprēķinājis tīkla pārvaldnieks;

"aprēķinātais pacelšanās laiks" ir laiks, ko piešķīris tīkla pārvaldnieks lidojuma dienā, piešķirot taktisko laika nišu, kurā pēc aprēķiniem gaisa kuģim ir jāpaceļas gaisā;

"prognozētais izstūrēšanas laiks" ir aprēķinātais laiks starp bremžu paliktņu noņemšanu un pacelšanos. Šajā aprēķinā ietilpst rezerves laiks gaidīšanas punktā vai attālās atledošanas laiks;

c) šis rādītājs aptver visus *IFR* lidojumus un visus *ATFM* kavēšanās iemeslus, atskaitot izņēmuma gadījumus;

d) šo rādītāju aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam.

3.2. **Uzraudzības rādītāji**

a) Atlidošanas *ATFM* kavēšanās laiks minūtēs vidēji katrā lidojumā, kas attiecināms uz termināla un lidostas aeronavigācijas pakalpojumiem un ko izraisa nolaišanās ierobežojumi galamērķa lidostā; to aprēķina šādi:

i) atlidošanas *ATFM* vidējā ģenerētā kavēšanās vienā ienākošā *IFR* lidojumā;

ii) šis rādītājs ietver visus *IFR* lidojumus, kad gaisa kuģis nolaižas galamērķa lidostā, un visus ielidošanas *ATFM* kavēšanās iemeslus, atskaitot izņēmuma gadījumus;

iii) šo rādītāju aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam.

b) To lidojumu īpatsvars, kuru maršruta *ATFM* kavēšanās pārsniedz 15 minūtes; to aprēķina šādi:

i) maršruta *ATFM* kavēšanās, kas aprēķināta saskaņā ar 3.1. punkta a) apakšpunktu;

ii) šis rādītājs aptver visus *IFR* lidojumus un visus *ATFM* kavēšanās iemeslus, atskaitot izņēmuma gadījumus;

iii) šo rādītāju aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam.

c) Visu veidu ar izlidošanu saistīto kavējumu vidējais laiks minūtēs katram lidojumam; to aprēķina šādi:

i) vidējais kavēšanās rādītājs, kas attiecas uz:

— kavējumiem, kuri radušies lidsabiedrības darbības dēļ,

— maršruta *ATFM* kavēšanos, par ko ziņojuši gaisa telpas izmantotāji,

— reakcijas (negaidītu) kavēšanos,

— lidostas darbības kavēšanos, tostarp *ATFM* lidostas kavēšanos, par ko ziņojuši gaisa telpas izmantotāji un ko radījis regulējums, pamatojoties uz satiksmes intensitāti, kuras atsauces atrašanās vieta ir klasificēta kā lidlauka zona vai lidlauks;

ii) aptverot visus *IFR* lidojumus, un to aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam.

4. IZMAKSU EFEKTIVITĀTE

4.1. **Galvenie darbības rādītāji**

Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu vidējo Savienības mēroga aprēķināto vienības izmaksu (*DUC*) ikgadējās izmaiņas, kuras aprēķina šādi:

a) kā procentu, kas ataino maršruta aeronavigācijas pakalpojumu Savienības mēroga *DUC* ikgadējās vidējās izmaiņas, sākot no bāzes līnijas vērtības, kas minēta 9. panta 4. punkta a) apakšpunktā;

b) visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam;

c) maršruta aeronavigācijas pakalpojumu Savienības mēroga *DUC* vidējais rādītājs ir divu lielumu attiecība, kur viens ir maršruta aprēķinātās izmaksas un otrs ir maršruta prognozētā satiksme, ko izsaka maršruta pakalpojumu vienībās un paredz Savienības līmenī attiecībā uz katru pārskata perioda gadu, kā atspoguļots Komisijas pieņēmumos par Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu izvirzīšanu saskaņā ar 9. panta 3. punktu;

d) maršruta aeronavigācijas pakalpojumu Savienības mēroga *DUC* vidējo rādītāju aprēķina euro un reālā izteiksmē.

4.2. **Uzraudzības rādītāji**

Faktiskās vienības izmaksas, kas radušās gaisa telpas izmantotājiem atsevišķi par maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem un termināla aeronavigācijas pakalpojumiem Savienības mērogā un ko aprēķina šādi:

a) kā katras dalībvalsts aeronavigācijas pakalpojumu un 25. panta 2. punktā minētās gada korekcijas *DUC* summas vidējo svērto vērtību;

b) izsaka euro un nominālā izteiksmē;

c) aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam.

2. IEDAĻA

GDR, ko izmanto mērķu noteikšanai vietējā līmenī, un rādītāji, ko izmanto uzraudzībai vietējā līmenī

1. DROŠĪBA

1.1. **Galvenais darbības rādītājs**

Drošības pārvaldības efektivitātes līmenis saskaņā ar 1. iedaļas 1.1. punktu.

Saistībā ar šo rādītāju "vietējs" nozīmē aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju līmeni.

1.2. **Uzraudzības rādītāji**

a) Šķēršļu uz skrejceļa proporcija lidostās, kas atrodas dalībvalstī; to aprēķina, šādu gadījumu, kas ietekmē drošību un kas ir notikuši minētajās lidostās, kopskaitu dalot ar I instrumentālo lidojumu noteikumu (*IFR*) un vizuālo lidojumu noteikumu (*VFR*) kustību kopskaitu minētajās lidostās.

b) Minimālās distances neievērošanas gadījumu proporcija dalībvalsts visu kontrolējamo gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību gaisa telpā; to aprēķina, minimālās distances neievērošanas gadījumu, kuri ietekmē drošību un ir notikuši minētajā gaisa telpā, kopskaitu dalot ar kontrolēto lidojumu stundu kopskaitu šajā gaisa telpā.

c) Šķēršļu uz skrejceļa gadījumu proporcija lidostā; to aprēķina, tādu šķēršļu uz skrejceļa gadījumu kopskaitu, ko izraisījuši gaisa satiksmes pakalpojumi vai sakaru, navigācijas un novērošanas (*CNS*) pakalpojumi un kas ietekmē drošību un notikuši minētajā lidostā, dalot ar *IFR* un *VFR* kustību kopējo skaitu minētajā lidostā.

d) Minimālās distances neievērošanas gadījumu proporcija gaisa telpā, kur aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs sniedz gaisa satiksmes pakalpojumus; to aprēķina, tādu minimālās distances neievērošanas gadījumu kopskaitu, ko izraisījuši gaisa satiksmes pakalpojumi vai *CNS* pakalpojumi un kas ietekmē drošību, dalot ar kontrolēto lidojumu stundu kopskaitu šajā gaisa telpā.

Šajā punktā minētos uzraudzības rādītājus aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam.

Saistībā ar a) un c) apakšpunktā minētajiem rādītājiem apzīmējums "vietējs" nozīmē lidostas līmeni. Saistībā ar b) apakšpunktā noteikto rādītāju apzīmējums "vietējs" nozīmē valsts līmeni. Saistībā ar d) apakšpunktā noteikto rādītāju apzīmējums "vietējs" nozīmē aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju līmeni.

2. VIDE

2.1. **Galvenais darbības rādītājs**

Faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte, ko aprēķina šādi:

a) divu lielumu salīdzinājums, kur pirmais ir faktiskās trajektorijas maršruta garums, kuru iegūst no novērošanas datiem, un otrs ir sasniegtais attālums, ko iegūst, summējot visus *IFR* lidojumus vietējā gaisa telpā vai šķērsojot to;

b) "maršruts" ir attālums, kas nolidots ārpus 40 NM apļa ap izlidošanas un galamērķa lidostām;

c) ja gaisa kuģis izlido no lidostas vai ielido lidostā, kas ir ārpus vietējās gaisa telpas, šā rādītāja aprēķināšanai izmanto ieejas punktu vietējā gaisa telpā vai izejas punktu no tās;

d) ja gaisa kuģis izlido no lidostas un ielido lidostā, kas ir vietējā gaisa telpā, bet šķērso gaisa telpu, kas nav vietējā gaisa telpa, šā rādītāja aprēķināšanai izmanto tikai vietējās gaisa telpas daļu;

e) "sasniegtais attālums" ir izejas un ieejas punktu, lidojot no vietējās gaisa telpas un uz to, pozīcijas funkcija. Sasniegtais attālums, ko veido šie divi punkti, ir daļa no lielā loka attāluma, ko mēra no izlidošanas punkta līdz galamērķim;

f) saistībā ar šo rādītāju apzīmējums "vietējs" ir valsts līmenī vai funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī atkarībā no tā, kurā līmenī ir izstrādāts darbības uzlabošanas plāns;

g) šo rādītāju aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam kā vidējo rādītāju. Aprēķinot šo vidējo rādītāju, aprēķinā neņem vērā desmit augstākās un desmit zemākās vienas dienas vērtības.

2.2. **Uzraudzības rādītāji**

a) Pēdējā iesniegtā lidojuma plāna trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte, ko aprēķina vietējā līmenī šādi:

i) divu lielumu starpība, kur pirmais ir pēdējā iesniegtā lidojuma plāna trajektorijas garums un otrais ir lielā loka attāluma atbilstošā daļa, kas summāri ir visi *IFR* lidojumi vietējā gaisa telpā vai šķērsojot to;

ii) "maršruts" ir attālums, kas nolidots ārpus 40 NM apļa ap lidostām;

iii) ja gaisa kuģis izlido no lidostas vai ielido lidostā, kas ir ārpus vietējās gaisa telpas, šā rādītāja aprēķināšanai izmanto ieejas punktu vietējā gaisa telpā vai izejas punktu no tās;

iv) ja gaisa kuģis izlido no lidostas un ielido lidostā, kas ir vietējā gaisa telpā, bet šķērso gaisa telpu, kas nav vietējā gaisa telpa, šā rādītāja aprēķināšanai izmanto tikai vietējās gaisa telpas daļu;

v) aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam kā vidējo rādītāju. Aprēķinot šo vidējo rādītāju, aprēķinā neņem vērā desmit augstākās un desmit zemākās vienas dienas vērtības.

b) Īsākās ierobežotās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte, ko vietējā līmenī aprēķina šādi:

i) divu lielumu starpība, kur viens ir lidojuma plānošanai pieejamā īsākā ierobežotās trases maršruta garums, kas aprēķināts, izmantojot ceļa meklēšanas algoritmus un tīkla pārvaldnieka rīcībā esošās lidojumu plāna validācijas sistēmas, un otrs ir sasniegtais attālums kas iegūts, summējot visus *IFR* lidojumus, kuri tiek veikti vietējā gaisa telpā vai to šķērso;

ii) šo rādītāju aprēķina, ņemot vērā gaisa telpas ierobežojumus, kas tiek publicēti tīkla pārvaldnieka izdotajā maršruta pieejamības dokumentā, un nosacītā maršruta faktisko statusu laikā, kad tiek iesniegts pēdējais lidojuma plāns;

iii) "maršruts" ir daļa, kas ir ārpus 40 NM apļa ap izlidošanas un galamērķa lidostām;

iv) ja gaisa kuģis izlido no lidostas vai ielido lidostā, kas ir ārpus vietējās gaisa telpas, šā rādītāja aprēķināšanai izmanto vietējās gaisa telpas ieejas vai izejas punktu;

v) ja gaisa kuģis izlido no lidostas un ielido lidostā, kas ir vietējā gaisa telpā, bet šķērso gaisa telpu, kas nav vietējā gaisa telpa, šā rādītāja aprēķināšanai izmanto tikai vietējās gaisa telpas daļu;

vi) "sasniegtais attālums" ir izejas un ieejas punktu, lidojot no vietējās gaisa telpas un uz to, pozīcijas funkcija. Sasniegtais attālums, ko veido šie divi punkti, ir daļa no lielā loka attāluma, ko mēra no izlidošanas punkta līdz galamērķim;

vii) aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam kā vidējo rādītāju. Aprēķinot šo vidējo rādītāju, aprēķinā neņem vērā desmit augstākās un desmit zemākās vienas dienas vērtības.

c) Faktiskās trajektorijas starp augstuma uzņemšanas galapunktu un augstuma samazināšanas sākumpunktu vertikālā lidojuma efektivitāte, ko aprēķina šādi:

i) šis rādītājs ir faktiskās trajektorijas, kas nolidota 1 000 pēdu robežās zem vai jebkurā augstumā virs plānotā lidojuma līmeņa, garuma procents no pēdējā iesniegtā lidojuma plāna, ierēķinot visus *IFR* lidojumus vietējā gaisa telpā vai to šķērsojot;

ii) rādītāju aprēķina procentos visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam.

d) Papildlaiks manevrēšanas fāzē, ko vietējā līmenī aprēķina šādi:

i) starpība starp faktisko izstūrēšanas laiku un standarta izstūrēšanas laiku;

ii) standarta izstūrēšanas laiks ir optimālais tranzīta laiks, kas vajadzīgs izstūrēšanai bez gaidīšanas;

iii) izsaka minūtēs uz katru izejošo lidojumu un aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam.

e) Papildlaiks iestūrēšanas fāzē, ko vietējā līmenī aprēķina šādi:

i) starpība starp faktisko iestūrēšanas laiku un standarta iestūrēšanas laiku;

ii) standarta iestūrēšanas laiks ir optimālais tranzīta laiks, kas vajadzīgs iestūrēšanai bez gaidīšanas;

iii) izsaka minūtēs uz katru ienākošo lidojumu un aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam.

f) Papildlaiks lidlauka rajona gaisa telpā, ko vietējā līmenī aprēķina šādi:

i) starpība starp tranzīta laiku atlidošanas secības un attāluma kontroles zonā (*ASMA*) un standarta laiku uz *ASMA* tranzīta laiku pamata;

ii) standarta *ASMA* laiks ir tranzīta laiks, kas vajadzīgs, lai veiktu nolaišanos bez gaidīšanas un vektorēšanas;

iii) izsaka minūtēs uz katru ienākošo lidojumu un aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam;

iv) *ASMA* nosaka kā cilindru 40 NM rādiusā ap ielidošanas lidostu.

g) Augstuma samazināšanas vertikālā lidojuma efektivitāte, ko vietējā līmenī aprēķina šādi:

i) visu ienākošo *IFR* lidojumu ilgums no augstuma samazināšanas sākumpunkta līdz nolaišanās brīdim;

ii) izsaka kā vidējo horizontāla lidojuma ilgumu sekundēs vienā ielidošanas reizē;

iii) aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam.

h) Augstuma uzņemšanas vertikālā lidojuma efektivitāte, ko vietējā līmenī aprēķina šādi:

i) visu izejošo *IFR* lidojumu horizontālā lidojuma ilgums no pacelšanās brīža līdz augstuma uzņemšanas galapunktam;

ii) izsaka kā vidējo horizontālā lidojuma ilgumu sekundēs vienā izlidošanas reizē;

iii) aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam.

i) Rezervētās vai nošķirtās vietējās gaisa telpas efektīva izmantošana, ko aprēķina saskaņā ar 1. iedaļas 2.2. punkta d) apakšpunktu.

j) Plānošanas intensitāte, izmantojot pieejamās vietējās gaisa telpas struktūras, kuru aprēķina saskaņā ar 1. iedaļas 2.2. punkta e) apakšpunktu.

k) Pieejamo vietējo gaisa telpas struktūru izmantošanas intensitāte, ko aprēķina saskaņā ar 1. iedaļas 2.2. punkta f) apakšpunktu.

Saistībā ar a), b) un c) apakšpunktā noteiktajiem rādītājiem apzīmējums "vietējs" nozīmē valsts līmeni vai funkcionālo gaisa telpas bloku līmeni atkarībā no tā, kādā līmenī ir izstrādāts darbības uzlabošanas plāns, arī gadījumos, kad gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšana tiek deleģēta, pamatojoties uz pārrobežu sadarbības nolīgumiem.

Saistībā ar d), e) un f) apakšpunktā noteiktajiem rādītājiem apzīmējums "vietējs" nozīmē tādas lidostas līmeni, kas nodrošina vismaz 80 000 *IFR* aviotransporta kustību gadā.

Saistībā ar g) un h) apakšpunktā noteiktajiem rādītājiem apzīmējums "vietējs" nozīmē lidostas līmeni.

Saistībā ar i), j) un k) apakšpunktā noteiktajiem rādītājiem apzīmējums "vietējs" nozīmē valsts līmeni ar sīkāku iedalījumu lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centru atbildības jomas līmenī, ieskaitot gadījumus, kad atbildība par gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu tiek deleģēta, pamatojoties uz pārrobežu sadarbības nolīgumiem.

3. VEIKTSPĒJA

3.1. **Galvenie darbības rādītāji**

a) Maršruta *ATFM* kavēšanās laiks minūtēs vidēji katrā lidojumā, kas attiecināms uz aeronavigācijas pakalpojumiem un ko aprēķina šādi:

i) maršruta *ATFM* kavēšanās, kas aprēķināta saskaņā ar 1. iedaļas 3.1. punktu;

ii) šis rādītājs aptver visus *IFR* lidojumus, kas šķērso vietējo gaisa telpu, un visus *ATFM* kavēšanās iemeslus, atskaitot izņēmuma gadījumus; tas aptver arī *IFR* lidojumus, kas šķērso citas gaisa telpas, ja piemēro kavēšanās korekcijas, pamatojoties uz kavēšanās korekciju procesu, ko īsteno pēc lidojuma un koordinē tīkla pārvaldnieks, ar kura starpniecību iesaistītās personas informē tīkla pārvaldnieku par jautājumiem, kas attiecas uz *ATFM* kavēšanās mērījumiem, klasifikāciju un piešķiršanu;

iii) aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam;

iv) uzraudzības nodrošināšanai, ja darbības uzlabošanas plāns ir izstrādāts funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī, šim rādītājam aprēķinātās vērtības sadala sīkāk valsts līmenī, arī gadījumos, kad atbildība par gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu tiek deleģēta, pamatojoties uz pārrobežu sadarbības nolīgumiem.

b) Atlidošanas *ATFM* kavēšanās laiks minūtēs vidēji katram lidojumam, kas attiecināms uz termināla un lidostas aeronavigācijas pakalpojumiem un ko vietējā līmenī aprēķina šādi:

i) ielidošanas vidējā kavēšanās galamērķa lidostā, kas radusies *ATFM* regulatīvo pasākumu dēļ, uz katru ienākošo *IFR* lidojumu;

ii) aptver visus *IFR* lidojumus ar nolaišanos galamērķa lidostā, un visus *ATFM* kavēšanās iemeslus, atskaitot izņēmuma gadījumus;

iii) aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam;

iv) lai veiktu uzraudzību, šā rādītāja vērtības sadala sīkāk lidostas līmenī.

Saistībā ar a) apakšpunktā noteikto rādītāju apzīmējums "vietējs" nozīmē valsts līmeni vai funkcionālo gaisa telpas bloku līmeni atkarībā no tā, kurā līmenī ir izstrādāts darbības uzlabošanas plāns. Saistībā ar b) apakšpunktā noteikto rādītāju apzīmējums "vietējs" nozīmē valsts līmeni.

3.2. **Uzraudzības rādītāji**

a) *IFR* lidojumu, kuri iekļaujas savās *ATFM* izlidošanai paredzētajās laika nišās vietējā līmenī, īpatsvars, kas aprēķināts visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam.

b) Vidējais laiks minūtēs attiecībā uz gaisa satiksmes vadības pirmsizlidošanas kavējumiem par katru lidojumu, ko rada pacelšanās ierobežojumi izlidošanas lidostā; vietējā līmenī aprēķina šādi:

i) izejošā *IFR* lidojuma vidējā pirmsizlidošanas kavēšanās gaisa satiksmes vadības darbību dēļ;

ii) ieskaita visus *IFR* lidojumus, kad gaisa kuģis paceļas izlidošanas lidostā, un aptver kavējumus attiecībā uz izlidošanu, kas rodas saistībā ar gaisa satiksmes vadības ierobežojumiem, kad gaisa kuģis ir gatavs atstāt izlidošanas platformu;

iii) šo rādītāju aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam.

c) Izlidošanas aizkavējumu vidējais laiks minūtēs katram lidojumam visu iemeslu dēļ, ko aprēķina vietējā līmenī saskaņā ar 1. iedaļas 3.2. punkta c) apakšpunktu.

d) Kopējo maršruta *ATFM* kavēšanās minūšu procents dienās, kad dienas caurlaidums pārsniedzis paredzamo dienas satiksmi, ko aprēķina šādi:

i) maršruta *ATFM* kavēšanās, kas aprēķināta saskaņā ar 1. iedaļas 3.1. punktu;

ii) paredzamā dienas satiksme ir dienas satiksmes profils (satiksmes vadlīnija), ko tīkla pārvaldnieks aprēķina katra gada janvārī;

iii) gaisa telpas caurlaidumu un satiksmes pieprasījumu mēra kā dienas *IFR* lidojumu ieiešanu gaisa telpā;

iv) gaisa telpa ir atbildības joma, kas noteikta maršruta *ATFM* kavējumu aprēķināšanai.

e) Gada vidējo svērto dienas maksimālais caurlaidums, kas izteikts kā *IFR* lidojumu skaits stundā un ko aprēķina šādi:

i) dienas maksimālais caurlaidums ir vidējais aritmētiskais *IFR* lidojumu skaits katras dienas trīs stundās ar vislielāko lidojumu skaitu;

ii) vērtība, ko izmanto svēruma aprēķināšanai, ir *IFR* lidojumu skaits dienā.

Saistībā ar a) apakšpunktā noteikto rādītāju apzīmējums "vietējs" nozīmē valsts līmeni ar sīkāku iedalījumu lidostas līmenī.

Saistībā ar b) un c) apakšpunktā noteiktajiem rādītājiem apzīmējums "vietējs" nozīmē tādas lidostas līmeni, kas nodrošina vismaz 80 000 *IFR* aviotransporta kustību gadā.

Saistībā ar d) un e) apakšpunktā noteiktajiem rādītājiem apzīmējums "vietējs" nozīmē lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centra līmeni.

4. IZMAKSU EFEKTIVITĀTE

4.1. **Galvenie darbības rādītāji**

a) Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās vienības izmaksas (*DUC*), ko aprēķina šādi:

i) attiecība starp maršruta aprēķinātajām izmaksām un prognozēto satiksmi tarifikācijas zonā, ko izsaka maršruta pakalpojumu vienībās; tā tiek prognozēta katram pārskata perioda gadam vietējā līmenī un to ietver darbības uzlabošanas plānos;

ii) izsaka reālajā izteiksmē valsts valūtā;

iii) aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam.

b) Termināla aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās vienības izmaksas (*DUC*), ko aprēķina šādi:

i) attiecība starp aprēķinātajām izmaksām un prognozēto satiksmi, ko izsaka termināla pakalpojumu vienībās; tā tiek prognozēta katram pārskata perioda gadam vietējā līmeni un to ietver darbības uzlabošanas plānos;

ii) izsaka reālajā izteiksmē valsts valūtā;

iii) aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam.

Saistībā ar a) un b) apakšpunktā noteiktajiem rādītājiem apzīmējums "vietējs" nozīmē tarifikācijas zonas līmeni.

4.2. **Uzraudzības rādītāji**

Faktiskās vienības izmaksas, kas radušās gaisa telpas izmantotājiem atsevišķi par maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem un termināla aeronavigācijas pakalpojumiem, kuras aprēķina šādi:

a) kā aeronavigācijas pakalpojumu un 25. panta 2. punktā minētās gada korekcijas *DUC* summu;

b) nominālā izteiksmē valsts valūtā;

c) aprēķina tarifikācijas zonas līmenim visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam.

3. IEDAĻA

Mērķu noteikšanā izmantojamie GDR un tīkla funkciju uzraudzībā izmantojamie rādītāji

1. Visi šajā iedaļā noteiktie rādītāji ir piemērojami ģeogrāfiskajai zonai, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā.

2. DROŠĪBA

2.1. **Galvenie darbības rādītāji**

Tīkla pārvaldnieka drošības pārvaldības efektivitātes līmenis saskaņā ar 1. iedaļas 1.1. punktu.

2.2. **Uzraudzības rādītāji**

ATFM satiksmes plūsmas pārsniegums virs aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja paziņotajām sektora veiktspējas robežvērtībām, kad tiek piemēroti *ATFM* regulatīvie pasākumi; to aprēķina šādi:

a) divu lielumu attiecība, kur viens ir laiks, ko vairāki lidojumi pārsniedz par vairāk nekā 10 % no aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja paziņotajām sektora veiktspējas robežvērtībām, kad tiek piemēroti *ATFM* regulatīvie pasākumi, un otrs ir kopējais laiks, kad tiek piemēroti *ATFM* regulatīvie pasākumi, un šo attiecību aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam;

b) saistībā ar šo rādītāju regulēto laiku sadala stundas laikposmos, kas pārklājas, ik pēc 20 minūšu intervāla.

3. VIDE

3.1. **Galvenie darbības rādītāji**

Maršruta lidojumu efektivitātes uzlabojums, ko radījusi Eiropas maršrutu tīkla plānošanas funkcija attiecībā uz pēdējo iesniegto lidojuma plāna trajektoriju un kas izteikts kā pēdējā iesniegtā lidojuma plāna trajektorijas maršruta lidojuma efektivitātes ikgadējās novirzes procentpunkti un aprēķināts saskaņā ar 1. iedaļas 2.2. punkta a) apakšpunktu.

3.2. **Uzraudzības rādītāji**

Maršruta pagarinājumu gada summa, kas izriet no CDM tīkla procedūrām un tīkla pārvaldnieka ekspluatācijas centra darbībām maršruta *ATFM* kavēšanās ietaupīšanai. Maršruta pagarinājumu mēra jūras jūdzēs kā starpību starp faktisko trajektoriju attālumu pēc tam, kad lidojumos pieņemti tīkla pārvaldnieka priekšlikumi par maršruta maiņu, un pēdējā iesniegtā lidojuma plāna trajektoriju attālumu pirms maršruta maiņas priekšlikumu pieņemšanas.

4. VEIKTSPĒJA

4.1. **Galvenie darbības rādītāji**

a) Maršruta *ATFM* kavēšanās kopējo sākotnējo minūšu procents, kuras ietaupītas sadarbības lēmumu pieņemšanas tīkla procedūru un tīkla pārvaldnieka ekspluatācijas centra darbību rezultātā. Maršruta *ATFM* ietaupīto kavēšanos aprēķina kā starpību starp *IFR* lidojuma sākotnējo kavēšanos bez pasākumiem un minētā lidojuma maršruta *ATFM* kavēšanos pēc kavēšanās ietaupīšanas darbībām. Maršruta *ATFM* kavēšanos aprēķina saskaņā ar 1. iedaļas 3.1. punktu.

b) Kopējo sākotnējo *ATFM* kavēšanās minūšu procents, kuras ietaupītas sadarbības lēmumu pieņemšanas tīkla procedūru un tīkla pārvaldnieka ekspluatācijas centra darbību rezultātā. Ietaupīto ielidošanas *ATFM* kavēšanos aprēķina kā starpību starp *IFR* ielidošanas sākotnējo kavēšanos bez pasākumiem un minētā lidojuma ielidošanas lidostā *ATFM* kavēšanos pēc kavēšanās ietaupīšanas darbībām. Ielidošanas *ATFM* kavēšanos aprēķina saskaņā ar 1. iedaļas 3.2. punkta a) apakšpunktu.

4.2. **Uzraudzības rādītāji**

a) Vidēji kalendārajā gadā tādu *ATFM* regulatīvo pasākumu skaits dienā, kas katrs rada mazāk nekā 200 minūšu kavēšanos.

b) Vidēji kalendārajā gadā maršruta *ATFM* kavējumi nedēļas nogalēs, kas izteikti kavējuma minūtēs uz katru lidojumu.

c) Visu pirmās rotācijas *ATFM* kavējumu procents to lidojuma rajona gaisa satiksmes vadības centru un lidostu priekšatlasei, kurām ir nozīmīgākais potenciālais kavēšanās samazinājums, ko katru gadu identificē tīkla pārvaldnieks; to aprēķina šādi:

i) maršruta *ATFM* kavēšanās, kas aprēķināta saskaņā ar 1. iedaļas 3.1. punktu;

ii) *ATFM* kavēšanos katrā stundā nosaka pēc aplēstā laika, kad ielidots ietekmētajā maršruta gaisa telpā;

iii) ielidošanas *ATFM* kavēšanās, kas aprēķināta saskaņā ar 1. iedaļas 3.2. punkta a) apakšpunktu.

5. IZMAKSU EFEKTIVITĀTE

5.1. **Uzraudzības rādītāji**

Tīkla pārvaldnieka uzdevumu izpildei nepieciešamās vienības izmaksas, ko aprēķina šādi:

a) attiecība starp tīkla pārvaldnieka uzdevumu izpildes faktiskajām izmaksām un maršruta satiksmi, kas izteikta maršruta pakalpojumu vienībās pārskata periodā tās ģeogrāfiskās zonas līmenī, kurā tīkla pārvaldnieks veic savus uzdevumus, kas nepieciešami tīkla funkciju veikšanai;

b) izteikts euro un reālā izteiksmē;

c) aprēķina visam kalendārajam gadam un katram pārskata perioda gadam.””