2024/3128

17.12.2024

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2024/3128 AL COMISIEI

din 16 decembrie 2024

de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/317 în ceea ce privește indicatorii de monitorizare noi și revizuiți pentru sistemul de performanță și de tarifare în cadrul cerului unic european

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (regulamentul-cadru) ([1]), în special articolul 11 alineatul (6),

întrucât:

(1) Sistemul de performanță și de tarifare în cadrul cerului unic european instituit în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei ([2]) conține instrumente de reglementare pentru a stabili obiective și pentru a monitoriza și a raporta cu privire la performanța serviciilor de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea în domeniile-cheie de performanță ale siguranței, mediului, capacității și eficienței din punctul de vedere al costurilor. Pe lângă indicatorii-cheie de performanță pentru care sunt stabilite obiective, sistemul include indicatori pentru monitorizarea performanței în toate cele patru domenii-cheie de performanță atât pentru serviciile de navigație aeriană de rută, cât și pentru serviciile de navigație aeriană terminală, precum și pentru funcțiile de rețea, pentru a îmbunătăți performanța generală a rețelei.

(2) Noile evoluții în ceea ce privește măsurarea performanței și disponibilitatea datelor au permis îmbunătățirea indicatorilor existenți și adăugarea de noi indicatori pentru monitorizarea performanței serviciilor de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea. Informațiile pe care indicatorii noi și îmbunătățiți le pot furniza sunt esențiale pentru dezvoltarea sistemului de performanță și de tarifare în perioadele de referință viitoare.

(3) Activitatea organismului de evaluare a performanțelor menționat la articolul 11 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 a arătat că este necesar să se exploreze modalități de îmbunătățire a performanței de mediu a rețelei pentru a contribui la punerea în aplicare a cerințelor Pactului verde european ([3]). În prezent, indicatorii acoperă numai anumite elemente ale traiectoriei de zbor. Prin urmare, sunt necesari noi indicatori pentru a măsura mai precis performanța de mediu a anumitor elemente, cum ar fi operațiunile de urcare continuă, timpul de rulare și eficiența zborului vertical. În plus, pentru a îmbunătăți performanța de mediu și performanța generală, trebuie incluși indicatori de monitorizare în domeniul-cheie de performanță al capacității, care permit măsurarea fluxului.

(4) Introducerea unor indicatori noi sau modificați trebuie să nu crească sarcina de raportare, deoarece acești indicatori trebuie să fie calculați în mare măsură pe baza datelor aflate deja la dispoziția Eurocontrol.

(5) Având în vedere numărul de modificări care trebuie efectuate în anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 și pentru a îmbunătăți coerența sa structurală și lingvistică, anexa respectivă trebuie înlocuită în întregime.

(6) Prezentul regulament trebuie să se aplice în a patra perioadă de referință și în perioadele de referință ulterioare.

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

([2]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei din 11 februarie 2019 de instituire a unui sistem de performanță și de tarifare în cadrul cerului unic european și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 și (UE) nr. 391/2013 (JO L 56, 25.2.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([3]) Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, „Pactul verde european” (COM/2019/640 final).

(7) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru cerul unic,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 se modifică după cum urmează:

Anexa I se înlocuiește cu textul care figurează în anexa la prezentul regulament.

În anexa VI punctul 3 litera (a), „2018” se înlocuiește cu „2019”.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la 1 ianuarie 2025.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 16 decembrie 2024.

Pentru Comisie
Președinta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXĂ

„ANEXA I

INDICATORI-CHEIE DE PERFORMANȚĂ (KPI) PENTRU STABILIREA OBIECTIVELOR ȘI INDICATORI PENTRU MONITORIZARE

SECȚIUNEA 1

KPI pentru stabilirea obiectivelor la nivelul Uniunii și indicatori pentru monitorizare la nivelul Uniunii

1. SIGURANȚĂ

1.1. Indicatori-cheie de performanță

Nivelul minim al eficacității managementului siguranței care trebuie atins de furnizorii de servicii de navigație aeriană certificați pentru furnizarea de servicii de trafic aerian. Acest KPI măsoară nivelul de implementare a următoarelor obiective de management al siguranței:

(a) politica și obiectivele în domeniul siguranței;

(b) managementul riscurilor la adresa siguranței;

(c) asigurarea siguranței;

(d) promovarea siguranței;

(e) cultura siguranței.

1.2. Indicatori pentru monitorizare

(a) Rata pătrunderilor neautorizate pe pistă la nivelul Uniunii cu impact asupra siguranței, calculată în conformitate cu punctul 1.2 litera (a) din secțiunea 2;

(b) Rata nerespectării distanțelor minime de separare la nivelul Uniunii cu impact asupra siguranței, calculată în conformitate cu punctul 1.2 litera (b) din secțiunea 2.

2. MEDIU

2.1. Indicatori-cheie de performanță

Acest KPI măsoară eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale, calculată după cum urmează:

(a) comparația dintre lungimea segmentului pe rută al traiectoriei reale stabilite pe baza datelor de supraveghere și distanța parcursă, prin însumarea zborurilor IFR din interiorul spațiului aerian european definit la articolul 1 sau care îl traversează;

(b) «segmentul pe rută» înseamnă distanța de zbor parcursă în afara unui cerc de 40 de mile nautice în jurul aeroporturilor;

(c) în cazul zborurilor cu plecarea de pe sau sosirea pe un aeroport din afara spațiului aerian european, pentru calcularea acestui indicator se iau în considerare punctele de intrare sau de ieșire din spațiul aerian european ca fiind originea sau, respectiv, destinația, și nu aeroportul de plecare sau de destinație;

(d) în cazul zborurilor cu plecarea de pe și sosirea pe un aeroport din spațiul aerian european care traversează un spațiu aerian neeuropean, pentru calcularea acestui indicator se ia în considerare numai segmentul din spațiul aerian european;

(e) «distanța parcursă» este o funcție a poziției punctelor de intrare și ieșire ale zborului în și din fiecare porțiune a spațiului aerian pentru toate segmentele traiectoriei. Distanța parcursă reprezintă contribuția punctelor respective la distanța ortodromică dintre originea și destinația zborului;

(f) indicatorul se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință, ca medie. La calcularea acestei medii, cele mai mari zece valori zilnice și cele mai mici zece valori zilnice sunt excluse din calcul.

2.2. **Indicatori pentru monitorizare**

(a) Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei ultimului plan de zbor depus, calculată după cum urmează:

(i) diferența dintre lungimea segmentului pe rută al traiectoriei ultimului plan de zbor depus și partea corespunzătoare din distanța ortodromică, prin însumarea tuturor zborurilor IFR din interiorul spațiului aerian european sau care îl traversează;

(ii) «segmentul pe rută» înseamnă distanța de zbor parcursă în afara unui cerc de 40 de mile nautice în jurul aeroporturilor;

(iii) în cazul zborurilor cu plecarea de pe sau sosirea pe un aeroport din afara spațiului aerian european, pentru calcularea acestui indicator se iau în considerare punctele de intrare sau de ieșire din spațiul aerian european ca fiind originea sau, respectiv, destinația, și nu aeroportul de plecare sau de destinație;

(iv) în cazul zborurilor cu plecarea de pe și sosirea pe un aeroport din spațiul aerian european care traversează un spațiu aerian neeuropean, pentru calcularea acestui indicator se ia în considerare numai segmentul din spațiul aerian european;

(v) indicatorul se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință, ca medie. La calcularea acestei medii, cele mai mari zece valori zilnice și cele mai mici zece valori zilnice sunt excluse din calcul.

(b) Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare celei mai scurte traiectorii cu constrângeri, calculată după cum urmează:

(i) diferența dintre lungimea segmentului pe rută al celei mai scurte rute cu constrângeri disponibile pentru planificarea zborului, astfel cum a fost calculată de algoritmii de calcul al traiectoriei și de sistemele de validare a planurilor de zbor ale administratorului de rețea, și partea corespunzătoare din distanța ortodromică, prin însumarea tuturor zborurilor IFR din interiorul spațiului aerian european sau care îl traversează;

(ii) acest indicator ține cont de restricțiile de spațiu aerian în zilele cu și fără activități militare publicate în documentul privind disponibilitatea rutelor (*Route Availability Document* – RAD) emis de administratorul de rețea și de statutul real al rutelor condiționate la momentul ultimului plan de zbor depus;

(iii) «segmentul pe rută» se referă la segmentul din afara unui cerc de 40 de mile nautice în jurul aeroporturilor;

(iv) în cazul zborurilor cu plecarea de pe sau sosirea pe un aeroport din afara spațiului aerian european, pentru calcularea acestui indicator se iau în considerare punctele de intrare sau de ieșire din spațiul aerian european ca fiind originea sau, respectiv, destinația, și nu aeroportul de plecare sau de destinație;

(v) în cazul zborurilor cu plecarea de pe și sosirea pe un aeroport din spațiul aerian european care traversează un spațiu aerian neeuropean, pentru calcularea acestui indicator se ia în considerare numai segmentul din spațiul aerian european;

(vi) indicatorul se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință, ca medie. La calcularea acestei medii, cele mai mari zece valori zilnice și cele mai mici zece valori zilnice sunt excluse din calcul.

(c) Eficiența zborului vertical corespunzătoare traiectoriei reale dintre punctul superior al urcării și punctul superior al coborârii, calculată după cum urmează:

(i) acest indicator reprezintă procentul din lungimea traiectoriei reale parcurse în limita a 1 000 ft sub sau la orice altitudine deasupra nivelului de zbor planificat față de ultimul plan de zbor depus, prin însumarea tuturor zborurilor IFR din interiorul spațiului aerian european sau care îl traversează;

(ii) indicatorul se calculează ca procent pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.

(d) Utilizarea efectivă a unui spațiu aerian rezervat sau segregat, calculată ca raport între timpul utilizat în final pentru segregare sau rezervare față de traficul aerian general și timpul inițial alocat pentru activitatea care necesită segregarea sau rezervarea. Indicatorul se calculează pentru toate alocările de spațiu aerian notificate administratorului de rețea.

(e) Rata de planificare prin intermediul structurilor de spațiu aerian disponibile, inclusiv spațiul aerian rezervat sau segregat, pentru traficul aerian general, calculată ca procent al aeronavelor care depun planuri de zbor prin aceste structuri de spațiu aerian din numărul de aeronave care ar fi putut să planifice zboruri prin structurile respective. Indicatorul se calculează pentru toate alocările de spațiu aerian notificate administratorului de rețea.

(f) Rata de utilizare a structurilor de spațiu aerian disponibile, inclusiv spațiul aerian rezervat sau segregat, de către traficul aerian general, calculată ca procent al aeronavelor care efectuează zboruri prin aceste structuri de spațiu aerian din numărul de aeronave care ar fi putut să planifice zboruri prin structurile respective. Indicatorul se calculează pentru toate alocările de spațiu aerian notificate administratorului de rețea.

3. CAPACITATE

3.1. **Indicator-cheie de performanță**

Numărul mediu de minute de întârziere ATFM pe rută per zbor imputabile serviciilor de navigație aeriană, calculat după cum urmează:

(a) întârzierea ATFM pe rută este întârzierea calculată de administratorul de rețea, exprimată ca diferența dintre ora de decolare estimată și ora de decolare calculată, alocată de administratorul de rețea;

(b) în scopul acestui indicator:

«ora de decolare estimată» înseamnă ora prevăzută pentru desprinderea de pistă a aeronavei, calculată de administratorul de rețea și bazată pe cea mai recentă oră estimată de punere în mișcare sau pe ora-țintă de punere în mișcare pentru aeroporturile care aplică proceduri de luare a deciziilor în colaborare, plus timpul estimat de rulare la decolare, calculat de administratorul de rețea;

«ora de decolare calculată» înseamnă ora alocată de administratorul de rețea în ziua operațiunii, ca urmare a alocării tactice a sloturilor, la care se preconizează că o aeronavă se va desprinde de pistă;

«timpul estimat de rulare la decolare» înseamnă timpul estimat între momentul punerii în mișcare și momentul decolării. Estimarea include orice marjă de întârziere în punctul de așteptare sau dejivrarea de la distanță înainte de decolare;

(c) acest indicator acoperă toate zborurile IFR și toate cauzele de întârzieri ATFM, excluzând evenimentele excepționale;

(d) acest indicator se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.

3.2. **Indicatori pentru monitorizare**

(a) Durata medie, exprimată în minute, a întârzierii ATFM la sosire per zbor imputabilă serviciilor de navigație aeriană terminală și aeroportuară și cauzată de restricții de aterizare la aeroportul de destinație, calculată după cum urmează:

(i) întârzierea ATFM medie generată la sosire per zbor IFR care sosește;

(ii) acest indicator acoperă toate zborurile IFR care aterizează la aeroportul de destinație și toate cauzele de întârzieri ATFM la sosire, excluzând evenimentele excepționale;

(iii) acest indicator se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.

(b) Procentul zborurilor cu întârzieri ATFM pe rută mai mari de 15 minute, calculat după cum urmează:

(i) întârzierea ATFM pe rută calculată în conformitate cu punctul 3.1 litera (a);

(ii) acest indicator acoperă toate zborurile IFR și toate cauzele de întârzieri ATFM, excluzând evenimentele excepționale;

(iii) acest indicator se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.

(c) Durata medie, exprimată în minute, a întârzierilor la plecare per zbor, indiferent de cauză, calculată după cum urmează:

(i) întârzierea medie care poate fi atribuită:

— întârzierilor datorate operațiunilor companiilor aeriene;

— întârzierii ATFM pe rută raportate de utilizatorii spațiului aerian;

— întârzierilor în lanț;

— întârzierii operațiunilor aeroportuare, inclusiv întârzierilor ATFM în aeroporturi raportate de utilizatorii spațiului aerian și cauzate de reglementările bazate pe volumul de trafic pentru care locul de referință este clasificat ca zonă de aerodrom sau aerodrom;

(ii) acoperind toate zborurile IFR și se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.

4. RENTABILITATE

4.1. **Indicatori-cheie de performanță**

Variația de la an la an a costului unitar determinat (DUC) mediu la nivelul Uniunii pentru serviciile de navigație aeriană de rută, calculată după cum urmează:

(a) ca procent, reflectând variația de la an la an a DUC mediu la nivelul Uniunii pentru serviciile de navigație aeriană de rută, pornind de la valoarea de referință menționată la articolul 9 alineatul (4) litera (a);

(b) se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință;

(c) DUC mediu la nivelul Uniunii pentru serviciile de navigație aeriană de rută este raportul dintre costurile determinate pentru serviciile de rută și traficul de rută preconizat, exprimat în unități de servicii de rută, care se anticipează pentru fiecare an al perioadei de referință la nivelul Uniunii, așa cum figurează în ipotezele Comisiei pentru stabilirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii, în conformitate cu articolul 9 alineatul (3);

(d) DUC mediu la nivelul Uniunii pentru serviciile de navigație aeriană de rută se calculează în euro și în termeni reali.

4.2. **Indicatori pentru monitorizare**

Costul unitar real suportat de utilizatori în mod separat pentru serviciile de navigație aeriană de rută și terminală la nivelul Uniunii, calculat după cum urmează:

(a) media ponderată a sumei DUC pentru fiecare stat membru pentru serviciile de navigație aeriană și a ajustărilor în conformitate cu articolul 25 alineatul (2) care rezultă din acel an;

(b) exprimat în euro, în termeni nominali;

(c) se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.

SECȚIUNEA 2

KPI pentru stabilirea obiectivelor la nivel local și indicatori pentru monitorizare la nivel local

1. SIGURANȚĂ

1.1. **Indicator-cheie de performanță**

Nivelul eficacității managementului siguranței în conformitate cu punctul 1.1 din secțiunea 1.

În sensul acestui indicator, «local» înseamnă la nivelul furnizorilor de servicii de navigație aeriană.

1.2. **Indicatori pentru monitorizare**

(a) Rata pătrunderilor neautorizate pe pistă pe aeroporturile situate într-un stat membru, calculată ca număr total de pătrunderi neautorizate pe pistă cu un impact asupra siguranței care au avut loc pe aeroporturile respective, împărțit la numărul total de mișcări conform regulilor de zbor instrumental (IFR) și conform regulilor de zbor la vedere (VFR) efectuate pe aeroporturile respective.

(b) Rata nerespectării distanțelor minime de separare în spațiul aerian al tuturor unităților de control ale serviciilor de trafic aerian dintr-un stat membru, calculată ca număr total de nerespectări ale distanțelor minime de separare cu un impact asupra siguranței care au avut loc în spațiul aerian respectiv, împărțit la numărul total de ore de zbor controlate în spațiul aerian respectiv.

(c) Rata pătrunderilor neautorizate pe pistă pe un aeroport calculată ca număr total de pătrunderi neautorizate pe pistă la care au avut o contribuție serviciile de trafic aerian sau serviciile de comunicații, navigație și supraveghere (CNS), cu un impact asupra siguranței, care au avut loc pe aeroportul respectiv, împărțit la numărul total de mișcări IFR și VFR efectuate pe aeroportul respectiv.

(d) Rata nerespectării distanțelor minime de separare în spațiul aerian în care furnizorul de servicii de navigație aeriană furnizează servicii de trafic aerian, calculată ca număr total de nerespectări ale distanțelor minime de separare la care au avut o contribuție serviciile de trafic aerian sau serviciile CNS, cu un impact asupra siguranței, împărțit la numărul total de ore de zbor controlate în spațiul aerian respectiv.

Indicatorii pentru monitorizare menționați la acest punct se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.

În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (a) și (c), «local» înseamnă la nivel de aeroport. În sensul indicatorului prevăzut la litera (b), «local» înseamnă la nivel național. În sensul indicatorului prevăzut la litera (d), «local» înseamnă la nivelul furnizorilor de servicii de navigație aeriană.

2. MEDIU

2.1. **Indicator-cheie de performanță**

Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale, calculată după cum urmează:

(a) comparația dintre lungimea segmentului pe rută al traiectoriei reale stabilite pe baza datelor de supraveghere și distanța parcursă, prin însumarea zborurilor IFR din interiorul spațiului aerian local sau care îl traversează;

(b) «segmentul pe rută» înseamnă distanța de zbor parcursă în afara unui cerc de 40 de mile nautice în jurul aeroporturilor de origine și de destinație;

(c) în cazul zborurilor cu plecarea de pe sau sosirea pe un aeroport din afara spațiului aerian local, pentru calcularea acestui indicator se iau în considerare punctele de intrare sau de ieșire din spațiul aerian local;

(d) în cazul zborurilor cu plecarea de pe și sosirea pe un aeroport din spațiul aerian local care traversează un spațiu aerian nelocal, pentru calcularea acestui indicator se ia în considerare numai segmentul din spațiul aerian local;

(e) «distanța parcursă» este o funcție a poziției punctelor de intrare și ieșire ale zborului în și din spațiul aerian local. Distanța parcursă reprezintă contribuția punctelor respective la distanța ortodromică dintre originea și destinația zborului;

(f) în sensul acestui indicator, «local» înseamnă la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, în funcție de nivelul la care este stabilit planul de performanță;

(g) indicatorul se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință, ca medie. La calcularea acestei medii, cele mai mari zece valori zilnice și cele mai mici zece valori zilnice sunt excluse din calcul.

2.2. **Indicatori pentru monitorizare**

(a) Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei ultimului plan de zbor depus, calculată la nivel local după cum urmează:

(i) diferența dintre lungimea segmentului pe rută al traiectoriei ultimului plan de zbor depus și partea corespunzătoare din distanța ortodromică, prin însumarea tuturor zborurilor IFR din interiorul spațiului aerian local sau care îl traversează;

(ii) «segmentul pe rută» înseamnă distanța de zbor parcursă în afara unui cerc de 40 de mile nautice în jurul aeroporturilor;

(iii) în cazul zborurilor cu plecarea de pe sau sosirea pe un aeroport din afara spațiului aerian local, pentru calcularea acestui indicator se iau în considerare punctele de intrare sau de ieșire din spațiul aerian local;

(iv) în cazul zborurilor cu plecarea de pe și sosirea pe un aeroport din spațiul aerian local care traversează un spațiu aerian nelocal, pentru calcularea acestui indicator se ia în considerare numai segmentul din spațiul aerian local;

(v) se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință, ca medie. La calcularea acestei medii, cele mai mari zece valori zilnice și cele mai mici zece valori zilnice sunt excluse din calcul.

(b) Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare celei mai scurte traiectorii cu constrângeri, calculată la nivel local după cum urmează:

(i) diferența dintre lungimea segmentului pe rută al celei mai scurte rute cu constrângeri disponibile pentru planificarea zborului, astfel cum a fost calculată de algoritmii de calcul al traiectoriei și de sistemele de validare a planurilor de zbor ale administratorului de rețea, și distanța parcursă pentru toate zborurile IFR din interiorul spațiului aerian local sau care îl traversează;

(ii) acest indicator ține cont de restricțiile de spațiu aerian publicate în documentul privind disponibilitatea rutelor emis de administratorul de rețea și de statutul real al rutelor condiționate la momentul ultimului plan de zbor depus;

(iii) «segmentul pe rută» înseamnă segmentul din afara unui cerc de 40 de mile nautice în jurul aeroporturilor de origine și de destinație;

(iv) în cazul zborurilor cu plecarea de pe sau sosirea pe un aeroport din afara spațiului aerian local, pentru calcularea acestui indicator se iau în considerare punctele de intrare sau de ieșire din spațiul aerian local;

(v) în cazul zborurilor cu plecarea de pe și sosirea pe un aeroport din spațiul aerian local care traversează un spațiu aerian nelocal, pentru calcularea acestui indicator se ia în considerare numai segmentul din spațiul aerian local;

(vi) «distanța parcursă» este o funcție a poziției punctelor de intrare și ieșire ale zborului în și din spațiul aerian local. Distanța parcursă reprezintă contribuția punctelor respective la distanța ortodromică dintre originea și destinația zborului;

(vii) se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință, ca medie. La calcularea acestei medii, cele mai mari zece valori zilnice și cele mai mici zece valori zilnice sunt excluse din calcul.

(c) Eficiența zborului vertical corespunzătoare traiectoriei reale dintre punctul superior al urcării și punctul superior al coborârii, calculată după cum urmează:

(i) acest indicator reprezintă procentul din lungimea traiectoriei reale parcurse în limita a 1 000 ft sub sau la orice altitudine deasupra nivelului de zbor planificat față de ultimul plan de zbor depus, prin însumarea tuturor zborurilor IFR din interiorul spațiului aerian local sau care îl traversează;

(ii) indicatorul se calculează ca procent pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.

(d) Timpul suplimentar petrecut în faza de rulare la decolare, calculat la nivel local după cum urmează:

(i) diferența dintre timpul efectiv de rulare la decolare și timpul de rulare la decolare de referință;

(ii) timpul de rulare la decolare de referință reprezintă timpul optim de tranzit necesar pentru rularea la decolare fără așteptare;

(iii) este exprimat în minute per plecare și se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.

(e) Timpul suplimentar petrecut în faza de rulare la aterizare, calculat la nivel local după cum urmează:

(i) diferența dintre timpul efectiv de rulare la aterizare și timpul de rulare la aterizare de referință;

(ii) timpul de rulare la aterizare de referință reprezintă timpul optim de tranzit necesar pentru rularea la aterizare fără așteptare;

(iii) este exprimat în minute per sosire și se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.

(f) Timpul suplimentar petrecut în spațiul aerian terminal, calculat la nivel local după cum urmează:

(i) diferența dintre timpul de tranzit în zona de secvențializare și spațiere a sosirilor (ASMA) și timpul de referință, pe baza timpului de tranzit în ASMA;

(ii) timpul de referință ASMA reprezintă timpul de tranzit necesar pentru executarea apropierii fără așteptare sau vectorizare;

(iii) este exprimat în minute per sosire și se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință;

(iv) ASMA este definită ca un cilindru cu o rază de 40 de mile nautice în jurul aeroportului de sosire.

(g) Eficiența zborului vertical corespunzătoare coborârii, calculată la nivel local după cum urmează:

(i) durata zborului orizontal de la punctul superior al coborârii până la aterizare pentru toate zborurile IFR de sosire;

(ii) exprimată ca durata medie a zborului orizontal în secunde per sosire;

(iii) se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.

(h) Eficiența zborului vertical corespunzătoare urcării, calculată la nivel local după cum urmează:

(i) durata zborului orizontal de la decolare până la punctul superior al urcării pentru toate zborurile IFR de plecare;

(ii) exprimată ca durata medie a zborului orizontal în secunde per plecare;

(iii) se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.

(i) Utilizarea efectivă a spațiului aerian local rezervat sau segregat, calculată în conformitate cu punctul 2.2 litera (d) din secțiunea 1.

(j) Rata de planificare prin intermediul structurilor de spațiu aerian local disponibile, calculată în conformitate cu punctul 2.2 litera (e) din secțiunea 1.

(k) Rata de utilizare a structurilor de spațiu aerian local disponibile, calculată în conformitate cu punctul 2.2 litera (f) din secțiunea 1.

În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (a), (b) și (c), «local» înseamnă la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, în funcție de nivelul la care este stabilit planul de performanță, inclusiv în cazurile de delegare a responsabilității pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian ca rezultat al acordurilor de colaborare transfrontalieră.

În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (d), (e) și (f), «local» înseamnă la nivelul unui aeroport cu minimum 80 000 de mișcări de transport aerian IFR pe an.

În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (g) și (h), «local» înseamnă la nivel de aeroport.

În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (i), (j) și (k), «local» înseamnă la nivel național cu o defalcare la nivelul ariei de responsabilitate a centrelor de control regional, inclusiv în cazurile de delegare a responsabilității pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian ca rezultat al acordurilor de colaborare transfrontalieră.

3. CAPACITATE

3.1. **Indicatori-cheie de performanță**

(a) Durata medie, exprimată în minute, a întârzierii ATFM pe rută per zbor imputabilă serviciilor de navigație aeriană, calculată după cum urmează:

(i) întârzierea ATFM pe rută, calculată în conformitate cu punctul 3.1 din secțiunea 1;

(ii) acest indicator acoperă toate zborurile IFR care traversează spațiul aerian local și toate cauzele de întârzieri ATFM, excluzând evenimentele excepționale; indicatorul acoperă, de asemenea, zborurile IFR care traversează alte spații aeriene, atunci când sunt aplicate corecții de întârziere ca urmare a procesului de ajustare a întârzierilor post-operațiuni coordonat de administratorul de rețea, în cadrul căruia părțile interesate operaționale îl informează pe acesta cu privire la problemele legate de măsurarea, clasificarea și atribuirea întârzierilor ATFM;

(iii) se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință;

(iv) pentru monitorizare, valorile calculate pentru acest indicator sunt defalcate la nivel național în cazul în care planul de performanță este stabilit la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian, inclusiv în cazurile de delegare a responsabilității pentru furnizarea de servicii de trafic aerian ca rezultat al acordurilor de colaborare transfrontalieră.

(b) Durata medie, exprimată în minute, a întârzierii ATFM la sosire per zbor imputabilă serviciilor de navigație aeriană terminală și aeroportuară, calculată după cum urmează:

(i) întârzierea medie la sosire la aeroportul de destinație cauzată de măsurile de regularizare ATFM per zbor IFR care sosește;

(ii) acoperă toate zborurile IFR care aterizează la aeroportul de destinație și toate cauzele de întârzieri ATFM, excluzând evenimentele excepționale;

(iii) se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință;

(iv) pentru monitorizare, valorile calculate pentru acest indicator sunt defalcate la nivel de aeroport.

În sensul indicatorului prevăzut la litera (a), «local» înseamnă la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, în funcție de nivelul la care este stabilit planul de performanță. În sensul indicatorului prevăzut la litera (b), «local» înseamnă la nivel național.

3.2. **Indicatori pentru monitorizare**

(a) Procentul de zboruri IFR care își respectă sloturile de plecare ATFM la nivel local calculat pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.

(b) Durata medie, exprimată în minute, a întârzierii înainte de plecare generată de controlul traficului aerian per zbor cauzată de restricții la decolare la aeroportul de plecare, calculată la nivel local după cum urmează:

(i) durata medie a întârzierii înainte de plecare generată de controlul traficului aerian per zbor IFR care pleacă;

(ii) include toate zborurile IFR care decolează de pe aeroportul de plecare și acoperă întârzierile la pornire cauzate de constrângeri de control al traficului aerian atunci când aeronava este gata să părăsească locul de plecare;

(iii) acest indicator se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.

(c) Durata medie, exprimată în minute, a întârzierilor la plecare per zbor, indiferent de cauză, calculată la nivel local în conformitate cu punctul 3.2 litera (c) din secțiunea 1.

(d) Procentul din numărul total de minute de întârziere ATFM pe rută care a avut loc în zilele în care fluxul zilnic a depășit traficul zilnic preconizat, calculat după cum urmează:

(i) întârzierea ATFM pe rută, calculată în conformitate cu punctul 3.1 din secțiunea 1;

(ii) traficul zilnic preconizat se referă la profilul de trafic zilnic (trafic orientativ) calculat de administratorul de rețea în luna ianuarie a fiecărui an;

(iii) fluxul de trafic aerian și cererea de trafic sunt măsurate ca intrări zilnice de zboruri IFR în spațiul aerian;

(iv) spațiul aerian este zona de responsabilitate definită pentru calcularea întârzierilor ATFM pe rută.

(e) Media ponderată anuală a fluxului zilnic maxim, exprimată ca număr de zboruri IFR pe oră, calculată după cum urmează:

(i) fluxul zilnic maxim este o medie aritmetică a numărului de zboruri IFR în timpul celor trei ore ale fiecărei zile cu cel mai mare număr de zboruri;

(ii) valoarea utilizată pentru a calcula ponderarea este numărul de zboruri IFR pe zi.

În sensul indicatorului prevăzut la litera (a), «local» înseamnă la nivel național cu o defalcare la nivel de aeroport.

În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (b) și (c), «local» înseamnă la nivel de aeroport pentru aeroporturi cu minimum 80 000 de mișcări de transport aerian IFR pe an.

În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (d) și (e), «local» înseamnă la nivelul centrelor de control regional.

4. RENTABILITATE

4.1. **Indicatori-cheie de performanță**

(a) DUC pentru serviciile de navigație aeriană de rută, calculat după cum urmează:

(i) raportul dintre costurile determinate pentru serviciile de rută și traficul preconizat în zona tarifară, exprimat în unități de servicii de rută, care se anticipează pentru fiecare an al perioadei de referință la nivel local, așa cum figurează în planurile de performanță;

(ii) exprimat în termeni reali și în moneda națională;

(iii) se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.

(b) DUC pentru serviciile de navigație aeriană terminală, calculat după cum urmează:

(i) raportul dintre costurile determinate și traficul preconizat, exprimat în unități de servicii de navigație aeriană terminală, care se anticipează pentru fiecare an al perioadei de referință la nivel local, așa cum figurează în planurile de performanță;

(ii) exprimat în termeni reali și în moneda națională;

(iii) se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.

În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (a) și (b), «local» înseamnă la nivel de zonă tarifară.

4.2. **Indicatori pentru monitorizare**

Costul unitar real suportat de utilizatori în mod separat pentru serviciile de navigație aeriană de rută și terminală, calculat după cum urmează:

(a) o sumă DUC pentru serviciile de navigație aeriană și a ajustărilor în conformitate cu articolul 25 alineatul (2) care rezultă din acel an;

(b) exprimat în termeni nominali și în moneda națională;

(c) se calculează pentru nivelul de zonă tarifară pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.

SECȚIUNEA 3

KPI pentru stabilirea obiectivelor și indicatori pentru monitorizarea funcțiilor de rețea

1. Toți indicatorii prevăzuți în prezenta secțiune se aplică zonei geografice care intră sub incidența prezentului regulament.

2. SIGURANȚĂ

2.1. **Indicatori-cheie de performanță**

Nivelul eficacității managementului siguranței realizat de către administratorul de rețea în conformitate cu punctul 1.1 din secțiunea 1.

2.2. **Indicatori pentru monitorizare**

Măsuri de regularizare ATFM excedentare peste limitele de capacitate ale unui sector declarate de furnizorul de servicii de navigație aeriană în care sunt impuse măsuri de regularizare ATFM, calculate după cum urmează:

(a) raportul dintre perioada de timp în care numărul de zboruri depășește cu mai mult de 10 % limitele de capacitate ale unui sector declarate de furnizorul de servicii de navigație aeriană în care sunt impuse măsuri de regularizare ATFM și perioada de timp totală în care sunt impuse măsuri de regularizare ATFM, calculat pentru întregul an calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință;

(b) în scopul acestui indicator, perioada de timp în care sunt impuse măsuri de regularizare se împarte în segmente orare suprapuse la fiecare interval de 20 de minute.

3. MEDIU

3.1. **Indicatori-cheie de performanță**

Îmbunătățirea eficienței zborurilor pe rută generată de funcția de configurare a rețelei europene de rute corespunzătoare traiectoriei ultimului plan de zbor depus, exprimată ca punct procentual din variația de la an la an a eficienței zborurilor pe rută corespunzătoare traiectoriei ultimului plan de zbor depus și calculată în conformitate cu punctul 2.2 litera (a) din secțiunea 1.

3.2. **Indicatori pentru monitorizare**

Suma anuală a extinderilor rutelor care rezultă din procedurile CDM ale rețelei și acțiunile centrului de operațiuni al administratorului de rețea pentru întârzierile ATFM pe rută evitate. Extinderile rutelor sunt măsurate în mile nautice ca fiind diferențele dintre distanța traiectoriilor efective după ce zborurile au acceptat propunerile de redirecționare din partea administratorului de rețea și distanța traiectoriilor ultimului plan de zbor depus înainte de acceptarea propunerilor de redirecționare.

4. CAPACITATE

4.1. **Indicatori-cheie de performanță**

(a) Procentul din numărul total de minute inițiale de întârziere ATFM pe rută care a fost evitat ca urmare a procedurilor decizionale în cooperare (CDM) ale rețelei și a acțiunilor centrului de operațiuni al administratorului de rețea. Întârzierea ATFM pe rută evitată se calculează ca diferența dintre întârzierea inițială a zborului IFR fără măsuri și întârzierea ATFM pe rută a zborului respectiv după acțiunile de evitare a întârzierii. Întârzierea ATFM pe rută este calculată în conformitate cu punctul 3.1 din secțiunea 1.

(b) Procentul din numărul total de minute inițiale de întârziere ATFM la sosire care a fost evitat ca urmare a procedurilor decizionale în cooperare (CDM) ale rețelei și a acțiunilor centrului de operațiuni al administratorului de rețea. Întârzierea ATFM la sosire evitată se calculează ca diferența dintre întârzierea inițială a zborului IFR de sosire fără măsuri și întârzierea ATFM la sosirea pe aeroport a zborului respectiv după acțiunile de evitare a întârzierii. Întârzierea ATFM la sosire este calculată în conformitate cu punctul 3.2 litera (a) din secțiunea 1.

4.2. **Indicatori pentru monitorizare**

(a) Media, pentru un an calendaristic, a numărului zilnic de măsuri de regularizare ATFM care produc individual mai puțin de 200 de minute de întârziere.

(b) Media, pentru un an calendaristic, a întârzierilor ATFM pe rută la sfârșit de săptămână, exprimată în minute de întârziere per zbor.

(c) Procentul anual al tuturor întârzierilor în prima rotație ATFM pentru o preselecție de centre de control regional și aeroporturi cu cel mai mare potențial de reducere a întârzierilor identificate anual de administratorul de rețea, calculat după cum urmează:

(i) întârzierea ATFM pe rută, calculată în conformitate cu punctul 3.1 din secțiunea 1;

(ii) atribuirea întârzierii ATFM pe oră se bazează pe ora estimată de intrare în spațiul aerian de rută vizat;

(iii) întârzierea ATFM la sosire calculată în conformitate cu punctul 3.2 litera (a) din secțiunea 1.

5. RENTABILITATE

5.1. **Indicatori pentru monitorizare**

Costul unitar pentru executarea sarcinilor administratorului de rețea, calculat după cum urmează:

(a) raportul dintre costurile reale pentru executarea sarcinilor administratorului de rețea și traficul pe rută, exprimat în unități de servicii de rută, în perioada de referință, la nivelul zonei geografice în care administratorul de rețea își îndeplinește sarcinile necesare pentru executarea funcțiilor de rețea;

(b) exprimat în euro, în termeni reali;

(c) se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.”