Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2024/3128

17.12.2024

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2024/3128

zo 16. decembra 2024,

ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/317, pokiaľ ide o nové a revidované ukazovatele na monitorovanie pre systém výkonnosti a spoplatňovania v jednotnom európskom nebi

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie) ([1]), a najmä na jeho článok 11 ods. 6,

keďže:

(1) Systém výkonnosti a spoplatňovania v jednotnom európskom nebi zriadený v súlade s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/317 ([2]) obsahuje regulačné nástroje na stanovenie cieľov a monitorovanie výkonnosti leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií v kľúčových oblastiach výkonnosti, ktorými sú bezpečnosť, životné prostredie, kapacita a nákladová efektívnosť, a podávanie správ o výkonnosti v daných oblastiach. Okrem kľúčových ukazovateľov výkonnosti, pre ktoré sa stanovujú ciele, systém zahŕňa ukazovatele na monitorovanie výkonnosti traťových aj terminálnych leteckých navigačných služieb, ako aj sieťových funkcií vo všetkých štyroch kľúčových oblastiach výkonnosti s cieľom zlepšiť celkovú výkonnosť siete.

(2) Nový vývoj v oblasti merania výkonnosti a dostupnosť údajov umožnili zlepšiť existujúce ukazovatele a pridať nové ukazovatele na monitorovanie výkonnosti leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií. Informácie, ktoré môžu nové a lepšie ukazovatele poskytnúť, sú kľúčové pre rozvoj systému výkonnosti a spoplatňovania v budúcich referenčných obdobiach.

(3) Z práce orgánu na preskúmanie výkonnosti uvedeného v článku 11 ods. 2 nariadenia (ES) č. 549/2004 vyplynulo, že je potrebné preskúmať spôsoby, ako zlepšiť environmentálnu výkonnosť siete s cieľom prispieť k vykonávaniu požiadaviek Európskej zelenej dohody ([3]). V súčasnosti sa ukazovatele vzťahujú len na určité prvky trajektórie letu. Preto sú potrebné nové ukazovatele na presnejšie meranie environmentálnej výkonnosti určitých prvkov, ako sú kontinuálne stúpanie, čas rolovania po pristátí a vertikálna efektívnosť letu. Okrem toho by sa v záujme zlepšenia environmentálnej a celkovej výkonnosti mali zahrnúť ukazovatele na monitorovanie zachytávajúce priechodnosť v kľúčovej oblasti výkonnosti, ktorou je kapacita.

(4) Zavedenie nových alebo zmenených ukazovateľov by nemalo zvýšiť záťaž spojenú s podávaním správ, keďže takéto ukazovatele by sa mali počítať prevažne na základe údajov, ktoré už má Eurocontrol k dispozícii.

(5) Vzhľadom na počet zmien, ktoré je potrebné vykonať v prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, a s cieľom zlepšiť jej štrukturálnu a jazykovú súdržnosť by sa uvedená príloha mala úplne nahradiť.

(6) Toto nariadenie by sa malo uplatňovať vo štvrtom referenčnom období a v nasledujúcich referenčných obdobiach.

([1]) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.

([2]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/317 z 11. februára 2019, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti a spoplatňovania v jednotnom európskom nebi a ktorým sa zrušujú vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 390/2013 a (EÚ) č. 391/2013 (Ú. v. EÚ L 56, 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([3]) Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Európskej rade, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Európska zelená dohoda [COM(2019) 640 final].

(7) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Výboru pre jednotné nebo,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/317 sa mení takto:

Príloha I sa nahrádza textom v prílohe k tomuto nariadeniu.

V prílohe VI bode 3 písm. a) sa rok „2018“ nahrádza rokom „2019“.

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 1. januára 2025.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 16. decembra 2024

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN

PRÍLOHA

„PRÍLOHA I

KĽÚČOVÉ UKAZOVATELE VÝKONNOSTI PRE STANOVENIE CIEĽOV A UKAZOVATELE NA MONITOROVANIE

ODDIEL 1

Kľúčové ukazovatele výkonnosti pre stanovenie cieľov na úrovni Únie a ukazovatele na monitorovanie na úrovni Únie

1. BEZPEČNOSŤ

1.1. **Kľúčové ukazovatele výkonnosti**

Minimálna úroveň účinnosti riadenia bezpečnosti, ktorú majú dosahovať poskytovatelia leteckých navigačných služieb s osvedčením na poskytovanie letových prevádzkových služieb. Tento kľúčový ukazovateľ výkonnosti meria úroveň plnenia týchto cieľov riadenia bezpečnosti:

a) politika a ciele v oblasti bezpečnosti;

b) riadenie rizika v oblasti bezpečnosti;

c) zaistenie bezpečnosti;

d) podpora bezpečnosti;

e) kultúra bezpečnosti.

1.2. **Ukazovatele na monitorovanie**

a) Miera prípadov vniknutí na dráhu na úrovni Únie s vplyvom na bezpečnosť vypočítaná v súlade s oddielom 2 bodom 1.2 písm. a).

b) Miera prípadov porušení minimálnych rozstupov na úrovni Únie s vplyvom na bezpečnosť vypočítaná v súlade s oddielom 2 bodom 1.2 písm. b).

2. ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

2.1. **Kľúčové ukazovatele výkonnosti**

Tento kľúčový ukazovateľ výkonnosti meria priemernú horizontálnu efektívnosť traťového letu skutočnej trajektórie, ktorá sa vypočítava takto:

a) porovnanie medzi dĺžkou traťovej časti skutočnej trajektórie odvodenej z údajov sledovania a dosiahnutej vzdialenosti ako súčet za všetky lety IFR, ktoré sa uskutočňujú v rámci európskeho vzdušného priestoru vymedzeného v článku 1 alebo ním prechádzajú;

b) „traťová časť“ označuje vzdialenosť preletenú mimo okruhu 40 NM v okolí letísk;

c) ak lietadlo odlieta z letiska mimo európskeho vzdušného priestoru alebo naň prilieta, na výpočet tohto ukazovateľa sa za východiskové miesto považuje miesto vstupu do európskeho vzdušného priestoru (namiesto letiska odletu) a za miesto určenia sa považuje miesto výstupu z európskeho vzdušného priestoru (namiesto cieľového letiska);

d) ak lietadlo odlieta z letiska v európskom vzdušnom priestore alebo naň prilieta, a zároveň prechádza cez neeurópsky vzdušný priestor, na výpočet tohto ukazovateľa sa použije iba časť v rámci európskeho vzdušného priestoru;

e) „dosiahnutá vzdialenosť“ je funkciou polohy miesta vstupu letu do každej časti vzdušného priestoru pre všetky časti trajektórie a výstupu letu z každej časti vzdušného priestoru pre všetky časti trajektórie. Dosiahnutá vzdialenosť predstavuje príspevok týchto miest k ortodromickej vzdialenosti medzi východiskovým miestom a miestom určenia;

f) ukazovateľ sa vypočítava ako priemer za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia. Pri výpočte tohto priemeru sa do výpočtu nezahŕňa desať najvyšších a desať najnižších denných hodnôt.

2.2. **Ukazovatele na monitorovanie**

a) Priemerná horizontálna efektívnosť traťového letu trajektórie posledného podaného letového plánu sa vypočítava takto:

i) rozdiel medzi dĺžkou traťovej časti trajektórie posledného podaného letového plánu a zodpovedajúcou časťou ortodromickej vzdialenosti ako súčet za všetky lety IFR, ktoré sa uskutočňujú v rámci európskeho vzdušného priestoru alebo ním prechádzajú;

ii) „traťová časť“ označuje vzdialenosť preletenú mimo okruhu 40 NM v okolí letísk;

iii) ak lietadlo odlieta z letiska mimo európskeho vzdušného priestoru alebo naň prilieta, na výpočet tohto ukazovateľa sa za východiskové miesto považuje miesto vstupu do európskeho vzdušného priestoru (namiesto letiska odletu) a za miesto určenia sa považuje miesto výstupu z európskeho vzdušného priestoru (namiesto cieľového letiska);

iv) ak lietadlo odlieta z letiska v európskom vzdušnom priestore alebo naň prilieta, a zároveň prechádza cez neeurópsky vzdušný priestor, na výpočet tohto ukazovateľa sa použije iba časť v rámci európskeho vzdušného priestoru;

v) ukazovateľ sa vypočítava ako priemer za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia. Pri výpočte tohto priemeru sa do výpočtu nezahŕňa desať najvyšších a desať najnižších denných hodnôt.

b) Priemerná horizontálna efektívnosť traťového letu najkratšej obmedzenej trajektórie sa vypočítava takto:

i) rozdiel medzi dĺžkou traťovej časti najkratšej obmedzenej trate dostupnej pre plánovanie letu vypočítanej pomocou algoritmov na vyhľadávanie letovej dráhy a systémov manažéra siete na overovanie letových plánov a zodpovedajúcou časťou ortodromickej vzdialenosti ako súčet za všetky lety IFR, ktoré sa uskutočňujú v rámci európskeho vzdušného priestoru alebo ním prechádzajú;

ii) v tomto ukazovateli sa zohľadňujú obmedzenia vzdušného priestoru v dňoch s vojenskými činnosťami a bez nich, ktoré uverejňuje manažér siete v dokumente o dostupnosti trate, ako aj aktuálny stav podmienených tratí v čase posledného podaného letového plánu;

iii) „traťová časť“ označuje časť mimo okruhu 40 NM v okolí letísk;

iv) ak lietadlo odlieta z letiska mimo európskeho vzdušného priestoru alebo naň prilieta, na výpočet tohto ukazovateľa sa za východiskové miesto považuje miesto vstupu do európskeho vzdušného priestoru (namiesto letiska odletu) a za miesto určenia sa považuje miesto výstupu z európskeho vzdušného priestoru (namiesto cieľového letiska);

v) ak lietadlo odlieta z letiska v európskom vzdušnom priestore alebo naň prilieta, a zároveň prechádza cez neeurópsky vzdušný priestor, na výpočet tohto ukazovateľa sa použije iba časť v rámci európskeho vzdušného priestoru;

vi) ukazovateľ sa vypočítava ako priemer za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia. Pri výpočte tohto priemeru sa do výpočtu nezahŕňa desať najvyšších a desať najnižších denných hodnôt.

c) Vertikálna efektívnosť letu skutočnej trajektórie medzi vrcholom stúpania a vrcholom klesania sa vypočítava takto:

i) tento ukazovateľ predstavuje percentuálny podiel dĺžky skutočnej trajektórie preletenej v rámci 1 000 stôp pod plánovanou letovou hladinou z posledného podaného letového plánu alebo v akejkoľvek nadmorskej výške nad ňou ako súčet za všetky lety IFR, ktoré sa uskutočňujú v rámci európskeho vzdušného priestoru alebo ním prechádzajú;

ii) ukazovateľ sa vypočítava ako percentuálny podiel za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia.

d) Účinné používanie rezervovaného alebo oddeleného vzdušného priestoru vypočítané ako pomer konečného použitého času na oddelenie alebo rezerváciu zo všeobecnej letovej prevádzky a pôvodne prideleného času na činnosť, ktorá si oddelenie alebo rezerváciu vyžaduje. Tento ukazovateľ sa vypočítava pre všetky pridelenia vzdušného priestoru oznámené manažérovi siete.

e) Miera plánovania letov cez dostupné štruktúry vzdušného priestoru vrátane rezervovaného alebo oddeleného vzdušného priestoru v prípade všeobecnej letovej prevádzky vypočítaná ako percentuálny podiel počtu lietadiel, ktoré podávajú letové plány cez takéto štruktúry vzdušného priestoru, a počtu lietadiel, ktoré by mohli cez ne plánovať lety. Tento ukazovateľ sa vypočítava pre všetky pridelenia vzdušného priestoru oznámené manažérovi siete.

f) Miera používania dostupných štruktúr vzdušného priestoru vrátane rezervovaného alebo oddeleného vzdušného priestoru v prípade všeobecnej letovej prevádzky vypočítaná ako percentuálny podiel počtu lietadiel letiacich cez takéto štruktúry vzdušného priestoru a počtu lietadiel, ktoré by mohli cez ne plánovať lety. Tento ukazovateľ sa vypočítava pre všetky pridelenia vzdušného priestoru oznámené manažérovi siete.

3. KAPACITA

3.1. **Kľúčový ukazovateľ výkonnosti**

Priemerné meškanie ATFM na trati na jeden let v minútach, ktoré možno pripísať leteckým navigačným službám, sa vypočítava takto:

a) meškanie ATFM na trati je meškanie vypočítané manažérom siete, vyjadrené ako rozdiel medzi predpokladaným časom vzletu a vypočítaným časom vzletu, ktorý pridelil manažér siete;

b) na účely tohto ukazovateľa:

„predpokladaný čas vzletu“ vypočíta manažér siete ako predpokladaný čas, keď lietadlo vzlietne, na základe posledného predpokladaného času začatia rolovania alebo cieľového času začatia rolovania v prípade letísk, na ktoré sa vzťahujú postupy rozhodovania o letiskách na základe spolupráce, plus predpokladaný čas rolovania pred vzletom vypočítaný manažérom siete;

„vypočítaný čas vzletu“ je čas, ktorý manažér siete pridelil v deň prevádzky ako výsledok taktického prideľovania prevádzkových intervalov, pri ktorom sa očakáva vzlet lietadla;

„predpokladaný čas rolovania pred vzletom“ je predpokladaný čas od začatia rolovania do vzletu. Tento čas zahŕňa všetky meškania v rámci časovej rezervy v mieste vyčkávania alebo odnámrazovanie na diaľku pred vzletom;

c) tento ukazovateľ sa vzťahuje na všetky lety IFR a na všetky príčiny meškaní ATFM okrem mimoriadnych udalostí;

d) tento ukazovateľ sa vypočítava za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia.

3.2. **Ukazovatele na monitorovanie**

a) Priemerné meškanie ATFM pri prílete na jeden let vyjadrené v minútach, ktoré možno pripísať terminálnym a letiskovým leteckým navigačným službám a ktoré je spôsobené obmedzeniami pri pristátí na cieľovom letisku, sa vypočítava takto:

i) priemerné vzniknuté meškanie ATFM pri prílete na jeden prichádzajúci let IFR;

ii) tento ukazovateľ zahŕňa všetky lety IFR s pristátím na cieľovom letisku a vzťahuje sa na všetky príčiny meškaní ATFM pri prílete okrem mimoriadnych udalostí;

iii) tento ukazovateľ sa vypočítava za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia.

b) Percentuálny podiel letov s meškaním ATFM na trati dlhším ako 15 minút sa vypočítava takto:

i) meškanie ATFM na trati vypočítané v súlade s bodom 3.1 písm. a);

ii) tento ukazovateľ sa vzťahuje na všetky lety IFR a na všetky príčiny meškaní ATFM okrem mimoriadnych udalostí;

iii) tento ukazovateľ sa vypočítava za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia.

c) Priemerný čas meškania pri odlete na jeden let spôsobeného všetkými príčinami, vyjadrený v minútach, sa vypočítava takto:

i) priemerné meškanie, ktoré možno pripísať týmto príčinám:

— meškania z dôvodu letovej prevádzky,

— meškanie ATFM na trati nahlásené používateľmi vzdušného priestoru,

— reakčné (reťazové) meškanie,

— meškania spôsobené prevádzkou letiska vrátane meškania ATFM na letisku nahláseného používateľmi vzdušného priestoru, ktoré spôsobili regulačné opatrenia na základe objemu prevádzky, pri ktorých sa referenčné miesto klasifikovalo ako letisková zóna alebo letisko;

ii) vzťahuje sa na všetky lety IFR a vypočítava sa za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia.

4. NÁKLADOVÁ EFEKTÍVNOSŤ

4.1. **Kľúčové ukazovatele výkonnosti**

Medziročná zmena priemerných stanovených jednotkových nákladov (DUC) na traťové letecké navigačné služby na úrovni Únie sa vypočítava takto:

a) percentuálny podiel, ktorý odzrkadľuje medziročné zmeny priemerných DUC na traťové letecké navigačné služby na úrovni Únie, začínajúc od východiskovej hodnoty uvedenej v článku 9 ods. 4 písm. a);

b) vypočítava sa za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia;

c) priemerné DUC na traťové letecké navigačné služby na úrovni Únie predstavujú pomer medzi traťovými stanovenými nákladmi a prognózou prevádzky na trati vyjadrenou v traťových jednotkách služieb, ktorý sa očakáva v každom roku referenčného obdobia na úrovni Únie, ako sa uvádza v predpokladoch Komisie týkajúcich sa stanovenia cieľov výkonnosti na úrovni Únie v súlade s článkom 9 ods. 3;

d) priemerné DUC na traťové letecké navigačné služby na úrovni Únie sa vypočítavajú v eurách a v reálnych hodnotách.

4.2. **Ukazovatele na monitorovanie**

Skutočné jednotkové náklady vynaložené používateľmi osobitne na traťové a na terminálne letecké navigačné služby na úrovni Únie sa vypočítavajú takto:

a) vážený priemer súčtu DUC za každý členský štát v prípade leteckých navigačných služieb a súčtu úprav v súlade s článkom 25 ods. 2, ktoré vyplývajú z daného roka;

b) vyjadruje sa v eurách a v nominálnej hodnote;

c) vypočítava sa za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia.

ODDIEL 2

Kľúčové ukazovatele výkonnosti pre stanovenie cieľov na miestnej úrovni a ukazovatele na monitorovanie na miestnej úrovni

1. BEZPEČNOSŤ

1.1. **Kľúčový ukazovateľ výkonnosti**

Úroveň účinnosti riadenia bezpečnosti v súlade s oddielom 1 bodom 1.1.

Na účely tohto ukazovateľa „miestny“ znamená na úrovni poskytovateľov leteckých navigačných služieb.

1.2. **Ukazovatele na monitorovanie**

a) Miera prípadov vniknutí na dráhu na letiskách v členskom štáte vypočítaná ako celkový počet vniknutí na dráhu s vplyvom na bezpečnosť, ktoré sa vyskytli na daných letiskách, vydelený celkovým počtom pohybov podľa pravidiel letu podľa prístrojov (ďalej len „IFR“) a pravidiel letu za viditeľnosti (ďalej len „VFR“) na daných letiskách.

b) Miera prípadov porušení minimálnych rozstupov v rámci vzdušného priestoru za všetky riadiace stanovištia letových prevádzkových služieb v členskom štáte vypočítaná ako celkový počet porušení minimálnych rozstupov s vplyvom na bezpečnosť, ktoré sa vyskytli v danom vzdušnom priestore, vydelený celkovým počtom riadených letových hodín v danom vzdušnom priestore.

c) Miera prípadov vniknutí na dráhu na letisku vypočítaná ako celkový počet vniknutí na dráhu s vplyvom na bezpečnosť, ku ktorým prispeli letové prevádzkové služby alebo komunikačné, navigačné a prehľadové služby (ďalej len „CNS“) a ktoré sa vyskytli na danom letisku, vydelený celkovým počtom pohybov IFR a VFR na danom letisku.

d) Miera prípadov porušení minimálnych rozstupov v rámci vzdušného priestoru, v ktorom poskytovateľ leteckých navigačných služieb poskytuje letové prevádzkové služby, vypočítaná ako celkový počet porušení minimálnych rozstupov s vplyvom na bezpečnosť, ku ktorým prispeli letové prevádzkové služby alebo služby CNS, vydelený celkovým počtom riadených letových hodín v danom vzdušnom priestore.

Ukazovatele na monitorovanie uvedené v tomto bode sa musia vypočítať za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia.

Na účely ukazovateľov stanovených v písmenách a) a c) „miestny“ znamená na úrovni letiska. Na účely ukazovateľa stanoveného v písmene b) „miestny“ znamená na vnútroštátnej úrovni. Na účely ukazovateľa stanoveného v písmene d) „miestny“ znamená na úrovni poskytovateľov leteckých navigačných služieb.

2. ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

2.1. **Kľúčový ukazovateľ výkonnosti**

Priemerná horizontálna efektívnosť traťového letu skutočnej trajektórie sa vypočítava takto:

a) porovnanie medzi dĺžkou traťovej časti skutočnej trajektórie odvodenej z údajov sledovania a dosiahnutej vzdialenosti ako súčet za všetky lety IFR, ktoré sa uskutočňujú v rámci miestneho vzdušného priestoru alebo ním prechádzajú;

b) „traťová časť“ označuje vzdialenosť preletenú mimo okruhu 40 NM v okolí letísk odletu a cieľových letísk;

c) ak lietadlo odlieta z letiska mimo miestneho vzdušného priestoru alebo naň prilieta, na výpočet tohto ukazovateľa sa použije miesto vstupu do miestneho vzdušného priestoru a miesto výstupu z miestneho vzdušného priestoru;

d) ak lietadlo odlieta z letiska v miestnom vzdušnom priestore alebo naň prilieta, a zároveň prechádza cez vzdušný priestor mimo neho, na výpočet tohto ukazovateľa sa použije iba časť v rámci miestneho vzdušného priestoru;

e) „dosiahnutá vzdialenosť“ je funkciou polohy miesta vstupu letu do miestneho vzdušného priestoru a výstupu z neho. Dosiahnutá vzdialenosť predstavuje príspevok týchto miest k ortodromickej vzdialenosti medzi východiskovým miestom a miestom určenia;

f) na účely tohto ukazovateľa „miestny“ znamená na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru, v závislosti od úrovne, na ktorej je stanovený plán výkonnosti;

g) ukazovateľ sa vypočítava ako priemer za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia. Pri výpočte tohto priemeru sa do výpočtu nezahŕňa desať najvyšších a desať najnižších denných hodnôt.

2.2. **Ukazovatele na monitorovanie**

a) Priemerná horizontálna efektívnosť traťového letu trajektórie posledného podaného letového plánu sa na miestnej úrovni vypočíta takto:

i) rozdiel medzi dĺžkou traťovej časti trajektórie posledného podaného letového plánu a zodpovedajúcou časťou ortodromickej vzdialenosti ako súčet za všetky lety IFR, ktoré sa uskutočňujú v rámci miestneho vzdušného priestoru alebo ním prechádzajú;

ii) „traťová časť“ označuje vzdialenosť preletenú mimo okruhu 40 NM v okolí letísk;

iii) ak lietadlo odlieta z letiska mimo miestneho vzdušného priestoru alebo naň prilieta, na výpočet tohto ukazovateľa sa použije miesto vstupu do miestneho vzdušného priestoru a miesto výstupu z miestneho vzdušného priestoru;

iv) ak lietadlo odlieta z letiska v miestnom vzdušnom priestore alebo naň prilieta, a zároveň prechádza cez vzdušný priestor mimo neho, na výpočet tohto ukazovateľa sa použije iba časť v rámci miestneho vzdušného priestoru;

v) vypočítava sa ako priemer za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia. Pri výpočte tohto priemeru sa do výpočtu nezahŕňa desať najvyšších a desať najnižších denných hodnôt.

b) Priemerná horizontálna efektívnosť traťového letu najkratšej obmedzenej trajektórie sa na miestnej úrovni vypočíta takto:

i) rozdiel medzi dĺžkou traťovej časti najkratšej obmedzenej trate dostupnej pre plánovanie letu vypočítanej pomocou algoritmov na vyhľadávanie letovej dráhy a systémov manažéra siete na overovanie letových plánov a dosiahnutou vzdialenosťou ako súčet za všetky lety IFR, ktoré sa uskutočňujú v rámci miestneho vzdušného priestoru alebo ním prechádzajú;

ii) v tomto ukazovateli sa zohľadňujú obmedzenia vzdušného priestoru, ktoré uverejňuje manažér siete v dokumente o dostupnosti trate, ako aj aktuálny stav podmienených tratí v čase posledného podaného letového plánu;

iii) „traťová časť“ označuje časť mimo okruhu 40 NM v okolí letísk odletu a cieľových letísk;

iv) ak lietadlo odlieta z letiska mimo miestneho vzdušného priestoru alebo naň prilieta, na výpočet tohto ukazovateľa sa použije miesto vstupu do miestneho vzdušného priestoru a miesto výstupu z miestneho vzdušného priestoru;

v) ak lietadlo odlieta z letiska v miestnom vzdušnom priestore alebo naň prilieta, a zároveň prechádza cez vzdušný priestor mimo neho, na výpočet tohto ukazovateľa sa použije iba časť v rámci miestneho vzdušného priestoru;

vi) „dosiahnutá vzdialenosť“ je funkciou polohy miesta vstupu letu do miestneho vzdušného priestoru a výstupu z neho. Dosiahnutá vzdialenosť predstavuje príspevok týchto miest k ortodromickej vzdialenosti medzi východiskovým miestom a miestom určenia;

vii) vypočítava sa ako priemer za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia. Pri výpočte tohto priemeru sa do výpočtu nezahŕňa desať najvyšších a desať najnižších denných hodnôt.

c) Vertikálna efektívnosť letu skutočnej trajektórie medzi vrcholom stúpania a vrcholom klesania sa vypočítava takto:

i) tento ukazovateľ predstavuje percentuálny podiel dĺžky skutočnej trajektórie preletenej v rámci 1 000 stôp pod plánovanou letovou hladinou z posledného podaného letového plánu alebo v akejkoľvek nadmorskej výške nad ňou ako súčet za všetky lety IFR, ktoré sa uskutočňujú v rámci miestneho vzdušného priestoru alebo ním prechádzajú;

ii) ukazovateľ sa vypočítava ako percentuálny podiel za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia.

d) Dodatočný čas vo fáze rolovania pred vzletom sa na miestnej úrovni vypočíta takto:

i) rozdiel medzi skutočným časom rolovania pred vzletom a referenčným časom rolovania pred vzletom;

ii) referenčný čas rolovania pred vzletom predstavuje optimálny čas tranzitu potrebný na rolovanie pred vzletom bez vyčkávania;

iii) vyjadruje sa v minútach na jeden odlet a vypočítava sa za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia.

e) Dodatočný čas vo fáze rolovania po pristátí sa na miestnej úrovni vypočíta takto:

i) rozdiel medzi skutočným časom rolovania po pristátí a referenčným časom rolovania po pristátí;

ii) referenčný čas rolovania po pristátí predstavuje optimálny čas tranzitu potrebný na rolovanie po pristátí bez vyčkávania;

iii) vyjadruje sa v minútach na jeden prílet a vypočítava sa za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia.

f) Dodatočný čas v koncovom vzdušnom priestore sa na miestnej úrovni vypočíta takto:

i) rozdiel medzi časom tranzitu v oblasti radenia a počítania príletov (ASMA) a referenčným časom na základe časov tranzitu ASMA;

ii) referenčný čas ASMA predstavuje čas tranzitu potrebný na vykonanie priblíženia bez vyčkávania alebo radarového vedenia;

iii) vyjadruje sa v minútach na jeden prílet a vypočítava sa za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia;

iv) ASMA sa vymedzuje ako valec s priemerom 40 NM okolo letiska príletu.

g) Vertikálna efektívnosť letu pri klesaní sa na miestnej úrovni vypočíta takto:

i) trvanie horizontálneho letu od vrcholu klesania po pristátie v prípade všetkých letov IFR pri prílete;

ii) vyjadruje sa ako priemerné trvanie horizontálneho letu v sekundách na jeden prílet;

iii) vypočítava sa za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia.

h) Vertikálna efektívnosť letu pri stúpaní sa na miestnej úrovni vypočíta takto:

i) trvanie horizontálneho letu od vzletu po vrchol stúpania v prípade všetkých letov IFR pri odlete;

ii) vyjadruje sa ako priemerné trvanie horizontálneho letu v sekundách na jeden odlet;

iii) vypočítava sa za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia.

i) Účinné používanie rezervovaného alebo oddeleného miestneho vzdušného priestoru vypočítané v súlade s oddielom 1 bodom 2.2 písm. d).

j) Miera plánovania letov cez dostupné štruktúry miestneho vzdušného priestoru vypočítaná v súlade s oddielom 1 bodom 2.2 písm. e).

k) Miera používania dostupných štruktúr miestneho vzdušného priestoru vypočítaná v súlade s oddielom 1 bodom 2.2 písm. f).

Na účely ukazovateľov stanovených v písmenách a), b) a c) „miestny“ znamená na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru, v závislosti od úrovne, na ktorej je stanovený plán výkonnosti, vrátane prípadov delegovania zodpovednosti za poskytovanie letových prevádzkových služieb v dôsledku cezhraničných opatrení na základe spolupráce.

Na účely ukazovateľov stanovených v písmenách d), e) a f) „miestny“ znamená na úrovni letiska s minimálnym počtom 80 000 pohybov leteckej dopravy podľa IFR za rok.

Na účely ukazovateľov stanovených v písmenách g) a h) „miestny“ znamená na úrovni letiska.

Na účely ukazovateľov stanovených v písmenách i), j) a k) „miestny“ znamená na vnútroštátnej úrovni s rozdelením podľa oblastí zodpovednosti jednotlivých oblastných stredísk riadenia vrátane prípadov delegovania zodpovednosti za poskytovanie letových prevádzkových služieb v dôsledku cezhraničných opatrení na základe spolupráce.

3. KAPACITA

3.1. **Kľúčové ukazovatele výkonnosti**

a) Priemerné meškanie ATFM na trati na jeden let vyjadrené v minútach, ktoré možno pripísať leteckým navigačným službám, sa vypočítava takto:

i) meškanie ATFM na trati vypočítané v súlade s oddielom 1 bodom 3.1;

ii) tento ukazovateľ sa vzťahuje na všetky lety IFR, ktoré sa uskutočnili v rámci miestneho vzdušného priestoru, a na všetky príčiny meškaní ATFM okrem mimoriadnych udalostí. Vzťahuje sa aj na lety IFR prechádzajúce cez iné vzdušné priestory a v prípade ktorých sa uplatňujú korekcie meškaní vyplývajúce z procesu úpravy meškania po uskutočnení letu, ktorý koordinuje manažér siete – týmto procesom strany zainteresované na prevádzke informujú manažéra siete o otázkach, ktoré sa týkajú merania, klasifikácie a priraďovania meškaní ATFM;

iii) vypočítava sa za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia;

iv) v prípade monitorovania a ak je plán výkonnosti stanovený na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru, sú hodnoty vypočítané pre tento ukazovateľ rozpísané na vnútroštátnej úrovni vrátane prípadov delegovania zodpovednosti za poskytovanie letových prevádzkových služieb v dôsledku cezhraničných opatrení na základe spolupráce.

b) Priemerné meškanie ATFM pri prílete na jeden let vyjadrené v minútach, ktoré možno pripísať terminálnym a letiskovým leteckým navigačným službám, sa na miestnej úrovni vypočíta takto:

i) priemerné meškanie pri prílete na cieľové letisko spôsobené regulačnými opatreniami ATFM na jeden prichádzajúci let IFR;

ii) vzťahuje sa na všetky lety IFR s pristátím na cieľovom letisku a na všetky príčiny meškaní ATFM okrem mimoriadnych udalostí;

iii) vypočítava sa za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia;

iv) v prípade monitorovania sú hodnoty vypočítané pre tento ukazovateľ rozpísané na úrovni letiska.

Na účely ukazovateľa stanoveného v písmene a) „miestny“ znamená na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru, v závislosti od úrovne, na ktorej je stanovený plán výkonnosti. Na účely ukazovateľa stanoveného v písmene b) „miestny“ znamená na vnútroštátnej úrovni.

3.2. **Ukazovatele na monitorovanie**

a) Percentuálny podiel letov IFR dodržiavajúcich odletové prevádzkové intervaly na miestnej úrovni vypočítaný za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia.

b) Priemerné meškanie riadenia letovej prevádzky pred odletom vyjadrené v minútach na jeden let spôsobené obmedzeniami pri vzlete na letisku odletu sa na miestnej úrovni vypočíta takto:

i) priemerné meškanie riadenia letovej prevádzky pred odletom v minútach na jeden odchádzajúci let IFR;

ii) zahŕňa všetky lety IFR vzlietajúce z letiska odletu a vzťahuje sa na meškania pri štartovaní v dôsledku obmedzení riadenia letovej prevádzky, keď je lietadlo pripravené opustiť odletové stojisko;

iii) tento ukazovateľ sa vypočítava za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia.

c) Priemerný čas meškaní pri odlete na jeden let za všetky príčiny vyjadrený v minútach, vypočítaný na miestnej úrovni v súlade s oddielom 1 bodom 3.2 písm. c).

d) Percentuálny podiel celkového meškania ATFM na trati v minútach, ku ktorému došlo v dňoch, keď bola denná priechodnosť vyššia ako očakávaná denná prevádzka, sa vypočítava takto:

   i) meškanie ATFM na trati vypočítané v súlade s oddielom 1 bodom 3.1;

   ii) očakávaná denná prevádzka sa vzťahuje na profil dennej prevádzky (smernú prevádzku) vypočítaný manažérom siete v januári každého roka;

   iii) priechodnosť vzdušného priestoru a dopyt po prevádzke sa merajú ako denné vstupy letov IFR do vzdušného priestoru;

   iv) vzdušný priestor je oblasť zodpovednosti vymedzená na výpočet meškaní ATFM na trati.

e) Ročný vážený priemer priechodnosti počas dennej špičky vyjadrený ako počet letov IFR za hodinu sa vypočítava takto:

   i) priechodnosť počas dennej špičky je aritmetický priemer počtu letov IFR počas troch hodín každého dňa s najvyšším počtom letov;

   ii) hodnota použitá na výpočet váh je počet letov IFR za deň.

Na účely ukazovateľa stanoveného v písmene a) „miestny“ znamená na vnútroštátnej úrovni s rozdelením podľa letiska.

Na účely ukazovateľov stanoveného v písmenách b) a c) „miestny“ znamená na úrovni letiska pre letiská s minimálnym počtom 80 000 pohybov leteckej dopravy podľa IFR za rok.

Na účely ukazovateľov stanovených v písmenách d) a e) „miestny“ znamená na úrovni oblastného strediska riadenia.

4. NÁKLADOVÁ EFEKTÍVNOSŤ

4.1. **Kľúčové ukazovatele výkonnosti**

a) DUC na traťové letecké navigačné služby sa vypočítavajú takto:

   i) pomer medzi traťovými stanovenými nákladmi a prognózou prevádzky v zóne spoplatňovania vyjadrenou v traťových jednotkách služieb, ktorý sa očakáva v každom roku referenčného obdobia na miestnej úrovni a ktorý sa uvádza v plánoch výkonnosti;

   ii) vyjadruje sa v reálnej hodnote a v národnej mene;

   iii) vypočítava sa za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia.

b) DUC na terminálne letecké navigačné služby sa vypočítavajú takto:

   i) pomer medzi stanovenými nákladmi a prognózou prevádzky vyjadrenou v terminálnych jednotkách služieb, ktorý sa očakáva v každom roku referenčného obdobia na miestnej úrovni a ktorý sa uvádza v plánoch výkonnosti;

   ii) vyjadruje sa v reálnej hodnote a v národnej mene;

   iii) vypočítava sa za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia.

Na účely ukazovateľov stanovených v písmenách a) a b) „miestny“ znamená na úrovni zóny spoplatňovania.

4.2. **Ukazovatele na monitorovanie**

Skutočné jednotkové náklady vynaložené používateľmi osobitne za traťové a za terminálne letecké navigačné služby sa vypočítavajú takto:

a) súčet DUC v prípade leteckých navigačných služieb a úprav v súlade s článkom 25 ods. 2, ktoré vyplývajú z daného roka;

b) vyjadruje sa v nominálnej hodnote a v národnej mene;

c) vypočítava sa na úrovni zóny spoplatňovania za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia.

ODDIEL 3

Kľúčové ukazovatele výkonnosti pre stanovenie cieľov a ukazovatele na monitorovanie sieťových funkcií

1. Všetky ukazovatele stanovené v tomto oddiele sa vzťahujú na geografickú oblasť v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.

2. BEZPEČNOSŤ

2.1. **Kľúčové ukazovatele výkonnosti**

Úroveň účinnosti riadenia bezpečnosti zo strany manažéra siete v súlade s oddielom 1 bodom 1.1.

2.2. **Ukazovatele na monitorovanie**

Nadmerné plnenie ATFM nad rámec kapacitných limitov sektora vykázaných poskytovateľom leteckých navigačných služieb, v ktorom sú uložené regulačné opatrenia ATFM, sa vypočítavajú takto:

a) pomer medzi časom, počas ktorého počet letov presahuje kapacitné limity sektora vykázané poskytovateľom leteckých navigačných služieb, v ktorom sú uložené regulačné opatrenia ATFM, o viac ako 10 %, a celkovým časom, počas ktorého sú uložené regulačné opatrenia ATFM, vypočítaný za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia;

b) na účely tohto ukazovateľa je regulovaný čas rozdelený na prekrývajúce sa hodinové úseky v dvadsaťminútových intervaloch.

3. ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

3.1. **Kľúčové ukazovatele výkonnosti**

Zlepšenie efektívnosti traťových letov súvisiace s trajektóriou posledného podaného letového plánu vďaka funkcii plánovania európskej siete tratí vyjadrené ako percentuálny bod medziročnej zmeny efektívnosti traťových letov trajektórie posledného podaného letového plánu a vypočítané v súlade s oddielom 1 bodom 2.2 písm. a).

3.2. **Ukazovatele na monitorovanie**

Ročný súčet predĺžení trate vyplývajúcich z postupov siete CDM a opatrení operačného centra manažéra siete na zabránenie meškaniam ATFM na trati. Predĺženia trate sa merajú v námorných míľach ako rozdiely medzi vzdialenosťou skutočných trajektórií po tom, ako lety prijali návrhy na presmerovanie od manažéra siete, a vzdialenosťou trajektórií z posledného podaného letového plánu pred prijatím návrhov na presmerovanie.

4. KAPACITA

4.1. **Kľúčové ukazovatele výkonnosti**

a) Percentuálny podiel celkových počiatočných meškaní ATFM na trati v minútach, ktorým sa podarilo zabrániť vďaka postupom siete na rozhodovanie na základe spolupráce a opatrení operačného centra manažéra siete. Meškanie ATFM na trati, ktorému sa podarilo zabrániť, sa vypočítava ako rozdiel medzi počiatočným meškaním letu IFR bez opatrení a meškaním ATFM daného letu na trati po vykonaní opatrení na zabránenie meškaniu. Meškanie ATFM na trati sa vypočítava v súlade s oddielom 1 bodom 3.1.

b) Percentuálny podiel celkových počiatočných meškaní ATFM pri prílete v minútach, ktorým sa podarilo zabrániť vďaka postupom siete na rozhodovanie na základe spolupráce a opatrení operačného centra manažéra siete. Meškanie ATFM pri prílete, ktorému sa podarilo zabrániť, sa vypočítava ako rozdiel medzi počiatočným meškaním letu IFR pri prílete bez opatrení a meškaním ATFM daného letu pri prílete na letisko po vykonaní opatrení na zabránenie meškaniu. Meškanie ATFM pri prílete sa vypočítava v súlade s oddielom 1 bodom 3.2 písm. a).

4.2. **Ukazovatele na monitorovanie**

a) Priemerný denný počet regulačných opatrení ATFM za jeden kalendárny rok, z ktorých každé spôsobilo menej ako 200 minút meškania.

b) Priemerné meškanie ATFM na trati cez víkend za jeden kalendárny rok vyjadrené v minútach meškania za let.

c) Ročný percentuálny podiel všetkých prvých rotačných meškaní ATFM v prípade predbežného výberu oblastných stredísk riadenia a letísk s najvýznamnejším možným znížením meškania, ktoré každoročne identifikuje manažér siete, sa vypočítava takto:

i) meškanie ATFM na trati vypočítané v súlade s oddielom 1 bodom 3.1;

ii) hodinové meškanie ATFM sa pripisuje na základe odhadovaného času vstupu do dotknutého vzdušného priestoru trate;

iii) meškanie ATFM pri prílete vypočítané v súlade s oddielom 1 bodom 3.2 písm. a).

5. NÁKLADOVÁ EFEKTÍVNOSŤ

5.1. **Ukazovatele na monitorovanie**

Jednotkové náklady na vykonávanie úloh manažéra siete sa vypočítavajú takto:

a) pomer medzi skutočnými nákladmi na vykonávanie úloh manažéra siete a prevádzkou na trati vyjadrenou v traťových jednotkách služieb počas referenčného obdobia na úrovni geografickej oblasti, v ktorej manažér siete plní svoje úlohy potrebné na vykonávanie sieťových funkcií;

b) vyjadruje sa v eurách a v reálnej hodnote;

c) vypočítava sa za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia.“