Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2024/3128

17.12.2024

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2024/3128

av den 16 december 2024

om ändring av genomförandeförordning (EU) 2019/317 vad gäller nya och reviderade övervakningsindikatorer för prestations- och avgiftssystemet i det gemensamma europeiska luftrummet

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (”ramförordning”) ([1]), särskilt artikel 11.6, och

av följande skäl:

(1) Det prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luftrummet som inrättades i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/317 ([2]) innehåller regleringsinstrument för att fastställa mål och för att övervaka och rapportera om flygtrafiktjänsternas och nätverksfunktionernas prestanda inom nyckelområdena säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet. Utöver nyckelutförandeindikatorer för vilka det fastställts mål, innehåller systemet indikatorer för prestationsövervakning inom alla fyra nyckelområdena för både flygtrafiktjänster underväg och terminaltjänster samt nätverksfunktioner, i syfte att förbättra nätverkets övergripande prestanda.

(2) Ny utveckling vad gäller prestationsmätning och tillgång till data har gjort det möjligt att förbättra de befintliga indikatorerna och att lägga till nya indikatorer för att övervaka flygtrafiktjänsters och nätverksfunktioners prestanda. Den information som de nya och förbättrade indikatorerna kan ge är avgörande för prestations- och avgiftssystemets utveckling under framtida referensperioder.

(3) Arbetet i det organ för prestationsgranskning som avses i artikel 11.2 i förordning (EG) nr 549/2004 har visat att det är nödvändigt att undersöka olika sätt att förbättra nätverkets miljöprestanda för att bidra till genomförandet av kraven i den europeiska gröna given ([3]). För närvarande är det endast vissa delar av flygbanan som omfattas av indikatorerna. Det behövs därför nya indikatorer för att mer exakt kunna mäta miljöprestandan i vissa delar såsom kontinuerlig stigning, intaxningstid och vertikal flygningseffektivitet. För att förbättra den miljömässiga och den allmänna prestandan bör det inom nyckelområdet kapacitet dessutom ingå indikatorer för övervakning som kartlägger genomströmningen.

(4) Införandet av nya eller ändrade indikatorer borde inte öka rapporteringsbördan eftersom sådana indikatorer i stor utsträckning bör beräknas på grundval av data som redan finns tillgänglig för Eurocontrol.

(5) På grundval av antalet ändringar som måste göras i bilaga I till genomförandeförordning (EU) 2019/317, och för att förbättra dess strukturella och språkliga samstämmighet, bör den bilagan ersättas i sin helhet.

(6) Denna förordning bör tillämpas på den fjärde referensperioden och efterföljande referensperioder.

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

([2]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/317 av den 11 februari 2019 om inrättande av ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luftrummet och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 390/2013 och (EU) nr 391/2013 (EUT L 56, 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([3]) Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: *Den europeiska gröna given* (COM(2019) 640 final).

(7) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från kommittén för det gemensamma luftrummet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Genomförandeförordning (EU) 2019/317 ska ändras på följande sätt:

Bilaga I ska ersättas med texten i bilagan till den här förordningen.

I bilaga VI punkt 3 a ska ”2018” ersättas med ”2019”.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 1 januari 2025.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 16 december 2024.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande

BILAGA

”BILAGA I

NYCKELUTFÖRANDEINDIKATORER FÖR FASTSTÄLLANDE AV MÅL OCH INDIKATORER FÖR ÖVERVAKNING

AVSNITT 1

Nyckelutförandeindikatorer för fastställande av unionstäckande mål och indikatorer för övervakning på unionsnivå

1. SÄKERHET

1.1 Nyckelutförandeindikatorer

Den miniminivå av effektivitet hos säkerhetsledningen som ska uppnås av leverantörer av flygtrafiktjänster som är godkända att tillhandahålla flygtrafikledningstjänster. Denna nyckelutförandeindikator mäter i hur grad målen för säkerhetsledning har genomförts:

a) Säkerhetspolicy och säkerhetsmål.

b) Hantering av säkerhetsrisker.

c) Säkerhetssäkring.

d) Främjande av säkerhet.

e) Säkerhetskultur.

1.2 Indikatorer för övervakning

a) Antal intrång på bana på unionsnivå med konsekvenser för säkerheten beräknat i enlighet med punkt 1.2 a i avsnitt 2.

b) Antalet separationsunderskridanden på unionsnivå med konsekvenser för säkerheten beräknat i enlighet med punkt 1.2 b i avsnitt 2.

2. MILJÖ

2.1 Nyckelutförandeindikatorer

Denna nyckelutförandeindikator mäter den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan och beräknas enligt följande:

a) Jämförelsen mellan längden på undervägdelen av den aktuella flygbanan härledd från övervakningsdata och den tillryggalagda distansen, sammanlagt för alla IFR-flygningar inom eller genom europeiskt luftrum enligt definitionen i artikel 1.

b) Med *underväg* avses flygning utanför en cirkel på 40 NM kring flygplatserna.

c) När en flygning avgår från eller ankommer till en flygplats utanför europeiskt luftrum används inflygnings- och utflygningspunkterna i det europeiska luftrummet för beräkning av denna indikator som ursprung respektive destination, inte avgångs- eller destinationsflygplatsen.

d) När en flygning avgår från eller ankommer till en flygplats inom europeiskt luftrum och passerar genom icke-europeiskt luftrum används endast delen inom europeiskt luftrum för beräkning av denna indikator.

e) *Tillryggalagd distans* är en funktion av positionen för inflygnings- och utflygningspunkterna till och från varje del av luftrummet för alla delar av flygbanan. Den tillryggalagda distansen motsvarar de punkternas bidrag till storcirkelavståndet mellan flygningens ursprung och destination.

f) Indikatorn beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden, som ett genomsnitt. Vid beräkningen av detta genomsnitt undantas de tio högsta dygnsvärdena och de tio lägsta dygnsvärdena från beräkningen.

2.2 **Indikatorer för övervakning**

a) Den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den senaste färdplansplanerade flygbanan, beräknad enligt följande:

i) Skillnaden mellan längden på undervägdelen av den senaste färdplansplanerade flygbanan och motsvarande del av storcirkelavståndet, sammanlagt för alla IFR-flygningar inom eller genom europeiskt luftrum.

ii) Med *underväg* avses flygning utanför en cirkel på 40 NM kring flygplatserna.

iii) När en flygning avgår från eller ankommer till en flygplats utanför europeiskt luftrum används inflygnings- och utflygningspunkterna i det europeiska luftrummet för beräkning av denna indikator som ursprung respektive destination, inte avgångs- eller destinationsflygplatsen.

iv) När en flygning avgår från eller ankommer till en flygplats inom europeiskt luftrum och passerar genom icke-europeiskt luftrum används endast delen inom europeiskt luftrum för beräkning av denna indikator.

v) Indikatorn beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden, som ett genomsnitt. Vid beräkningen av detta genomsnitt undantas de tio högsta dygnsvärdena och de tio lägsta dygnsvärdena från beräkningen.

b) Den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den kortaste begränsade flygbanan, beräknad enligt följande:

i) Skillnaden mellan längden på undervägdelen av den kortaste begränsade flygbanan tillgänglig för färdplanering, beräknad med hjälp av algoritmer för planering av flygbanor och nätverksförvaltarens valideringssystem för färdplaner, och den motsvarande del av storcirkelavståndet, sammanlagt för alla IFR-flygningar inom eller genom europeiskt luftrum.

ii) Denna indikator beaktar luftrumsrestriktioner under dagar med och utan militär verksamhet som offentliggörs i det dokument som anger tillgängliga flygvägar (*Route Availability Document*, RAD) som utfärdats av nätverksförvaltaren och de villkorade flygvägarnas faktiska status vid tiden för den senast registrerade färdplanen.

iii) Med undervägdelen avses delen utanför en cirkel på 40 NM kring flygplatserna.

iv) När en flygning avgår från eller ankommer till en flygplats utanför europeiskt luftrum används inflygnings- och utflygningspunkterna i det europeiska luftrummet för beräkning av denna indikator som ursprung respektive destination, inte avgångs- eller destinationsflygplatsen.

v) När en flygning avgår från eller ankommer till en flygplats inom europeiskt luftrum och passerar genom icke-europeiskt luftrum används endast delen inom europeiskt luftrum för beräkning av denna indikator.

vi) Indikatorn beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden, som ett genomsnitt. Vid beräkningen av detta genomsnitt undantas de tio högsta dygnsvärdena och de tio lägsta dygnsvärdena från beräkningen.

c) Den vertikala flygningseffektiviteten för den aktuella flygbanan mellan fullbordad stigning och högsta höjd före nedgång, beräknad enligt följande:

i) Indikatorn är procentandelen av längden på den aktuella flygbana som flygs inom 1 000 fot under, eller på någon höjd över den planerade flygnivån från den senast färdplansplanerade flygbanan, sammanlagt för alla IFR-flygningar inom eller genom europeiskt luftrum.

ii) Indikatorn beräknas som en procentandel för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

d) Den faktiska användningen av reserverat eller separerat luftrum som beräknas som förhållandet mellan den slutligen använda tiden för separering eller reservation från allmän flygtrafik till den ursprungliga fördelningen av tid för verksamhet som kräver separering eller reservation. Indikatorn beräknas för samtliga de fördelningar av luftrum som anmäls till nätverksförvaltaren.

e) Graden av planering via tillgängliga luftrumsstrukturer, inklusive reserverade eller separerade luftrum, för allmän flygtrafik beräknad som procentandelen luftfartyg som lämnar in färdplaner via sådana luftrumsstrukturer i förhållande till antalet luftfartyg som skulle kunna ha planerat via de luftrumsstrukturerna. Indikatorn beräknas för samtliga de fördelningar av luftrum som anmäls till nätverksförvaltaren.

f) Graden av användning av tillgängliga luftrumsstrukturer, inklusive reserverade eller separerade luftrum, för allmän flygtrafik beräknad som procentandelen luftfartyg som flyger via sådana luftrumsstrukturer i förhållande till antalet luftfartyg som skulle kunna ha planerat via dessa luftrumsstrukturer. Indikatorn beräknas för samtliga de fördelningar av luftrum som anmäls till nätverksförvaltaren.

3. KAPACITET

3.1 **Nyckelutförandeindikatorer**

Det genomsnittliga antalet minuter av ATFM-förseningen underväg per flygning som kan tillskrivas flygtrafiktjänster, beräknat enligt följande:

a) ATFM-förseningen underväg är den försening som beräknas av nätverksförvaltaren, uttryckt som skillnaden mellan den uppskattade starttiden och den beräknade starttid som tilldelas av nätverksförvaltaren.

b) För denna indikator gäller följande definitioner:

uppskattad starttid: den uppskattade tidpunkt då luftfartyget kommer att bli luftburet beräknad av nätverksförvaltaren och baserad på den senast beräknade avgångstiden (off-block), eller målavgångstiden (target off-block) för de flygplatser som omfattas av beslutsfattande i samarbete mellan flygplatser, plus den uppskattade uttaxningstiden beräknad av nätverksförvaltaren.

beräknad starttid: den tid som tilldelas av nätverksförvaltaren på dagen för flygningen, till följd av taktisk fördelning av ankomst- och avgångstider, vid vilken ett luftfartyg förväntas bli luftburet.

uppskattad uttaxningstid: den uppskattade tiden mellan avgångstid (off-block) och starttid. Denna uppskattning omfattar alla bufferttider för förseningar vid väntpunkten eller avisning vid en annan plats före start.

c) Denna indikator omfattar alla IFR-flygningar och alla orsaker till ATFM-förseningar, med undantag för exceptionella händelser.

d) Denna indikator beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

3.2 **Indikatorer för övervakning**

a) Den genomsnittliga ATFM-förseningen, uttryckt i minuter, vid ankomst per flygning som kan tillskrivas terminal- och flygtrafiktjänster och som orsakas av landningsbegränsningar på destinationsflygplatsen, beräknad enligt följande:

i) Den genomsnittliga genererade ATFM-förseningen vid ankomst per inkommande IFR-flygning.

ii) Denna indikator innefattar alla IFR-flygningar som landar på destinationsflygplatsen och omfattar alla orsaker till ATFM-förseningar vid ankomst, med undantag för exceptionella händelser.

iii) Denna indikator beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

b) Procentandelen flygningar med ATFM-försening underväg som överstiger 15 minuter, beräknad enligt följande:

i) ATFM-försening underväg beräknad i enlighet med punkt 3.1 a.

ii) Denna indikator omfattar alla IFR-flygningar och alla orsaker till ATFM-förseningar, med undantag för exceptionella händelser.

iii) Denna indikator beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

c) Den genomsnittliga förseningen, uttryckt i minuter, oavsett orsak före avgång per flygning, beräknad enligt följande:

i) Den genomsnittliga försening som kan tillskrivas följande:

— Förseningar till följd av flygbolagens verksamhet.

— ATFM-försening underväg som rapporteras av luftrummets användare.

— Reaktiva förseningar.

— Försening på grund av flygplatsens verksamhet, inbegripet sådan ATFM-försening på grund av flygplatsens verksamhet som rapporteras av luftrummets användare och orsakas av en reglering baserad på trafikvolym som har en referensplacering som klassificeras som en flygplatszon eller flygplats.

ii) Indikatorn omfattar alla IFR-flygningar och beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

4. KOSTNADSEFFEKTIVITET

4.1 **Nyckelutförandeindikatorer**

Den årliga förändringen av den genomsnittliga unionstäckande fastställda enhetskostnaden (*Determined Unit Cost*, DUC) för undervägsflygtrafiktjänster, beräknad enligt följande:

a) En procentandel som återspeglar den årliga variationen i de genomsnittliga unionstäckande fastställda enhetskostnaderna för undervägsflygtrafiktjänster, med början i det utgångsvärde som avses i artikel 9.4 a.

b) Beräknad för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

c) Den genomsnittliga unionstäckande fastställda enhetskostnaden för undervägsflygtrafiktjänster är förhållandet mellan de fastställda kostnaderna underväg och den undervägtrafik, uttryckt i antal undervägstjänstenheter, som förväntas under varje år av referensperioden på unionsnivå, som ingår i kommissionens antaganden för fastställande av unionstäckande prestationsmål i enlighet med artikel 9.3.

d) Den genomsnittliga unionstäckande fastställda enhetskostnaden för undervägsflygtrafiktjänster beräknas i euro och i reala termer.

4.2 **Indikatorer för övervakning**

Den faktiska enhetskostnad som användarna uppbär separat för undervägsflygtrafiktjänster och terminaltjänster på unionsnivå, beräknad enligt följande:

a) Det viktade genomsnittet av summan av den fastställda enhetskostnaden för varje medlemsstat för flygtrafiktjänster och av justeringarna i enlighet med artikel 25.2 som härrör från det året.

b) Uttryckt i euro och i nominella termer.

c) Beräknat för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

AVSNITT 2

Nyckelutförandeindikatorer för fastställande av lokala mål och indikatorer för övervakning på lokal nivå

1. SÄKERHET

1.1 **Nyckelutförandeindikatorer**

Graden av effektivitet hos säkerhetsledningen i enlighet med punkt 1.1 i avsnitt 1.

För tillämpningen av denna indikator avses med *lokal* nivån för leverantörer av flygtrafiktjänster.

1.2 **Indikatorer för övervakning**

a) Antalet intrång på bana på flygplatser belägna i en medlemsstat, beräknat som det totala antalet intrång på bana med konsekvenser för säkerheten som skedde vid de flygplatserna dividerat med det totala antalet IFR- och VFR-rörelser vid de flygplatserna.

b) Antalet separationsunderskridanden inom luftrummet tillhörande samtliga flygkontrollenheter i en medlemsstat, beräknat som det totala antal separationsunderskridanden med konsekvenser för säkerheten som skedde i det luftrummet dividerat med det totala antalet kontrollerade flygtimmar inom det luftrummet.

c) Antalet intrång på bana på en flygplats beräknat som det totala antalet intrång på bana med bidrag från flygtrafikledningstjänster eller kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster (CNS) med konsekvenser för säkerheten som uppstod vid den flygplatsen dividerat med det totala antalet IFR- och VFR-rörelser på den flygplatsen.

d) Antalet separationsunderskridanden inom det luftrum där leverantören av flygtrafiktjänster tillhandahåller flygtrafikledningstjänster, beräknat som det totala antalet separationsunderskridanden med bidrag från flygtrafikledningstjänster, eller CNS-tjänster med konsekvenser för säkerheten, dividerat med det totala antalet kontrollerade flygtimmar inom det luftrummet.

De indikatorer för övervakning som avses i denna punkt ska beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

För tillämpningen av de indikatorer som anges i leden a och c avses med *lokal* flygplatsnivå. För tillämpningen av den indikator som anges i led b avses med *lokal* nationell nivå. För tillämpningen av den indikator som anges i led d avses med *lokal* nivån för leverantörer av flygtrafiktjänster.

2. MILJÖ

2.1 **Nyckelutförandeindikatorer**

Den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan, beräknad enligt följande:

a) Jämförelsen mellan längden på undervägdelen av den aktuella flygbanan härledd från övervakningsdata och den tillryggalagda distansen, sammanlagt för IFR-flygningar inom eller genom lokalt luftrum.

b) Med *undervägdelen* avses flygning utanför en cirkel på 40 NM kring ursprungs- och destinationsflygplatserna.

c) När en flygning avgår från eller ankommer till en flygplats utanför lokalt luftrum används inflygnings- och utflygningspunkterna i det lokala luftrummet för beräkning av denna indikator.

d) När en flygning avgår från eller ankommer till en flygplats inom det lokala luftrummet och korsar ett icke-lokalt luftrum används endast delen inom det lokala luftrummet för beräkning av denna indikator.

e) *Tillryggalagd distans* är en funktion av positionen för inflygnings- och utflygningspunkterna till och från det lokala luftrummet. Den tillryggalagda distansen motsvarar de punkternas bidrag till storcirkelavståndet mellan flygningens ursprung och destination.

f) För tillämpningen av denna indikator avser *lokal* på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock, alltefter vilken nivå prestationsplanen har fastställts på.

g) Indikatorn beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden, som ett genomsnitt. Vid beräkningen av detta genomsnitt undantas de tio högsta dygnsvärdena och de tio lägsta dygnsvärdena från beräkningen.

2.2 **Indikatorer för övervakning**

a) Den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den senaste färdplansplanerade flygbanan, beräknad på lokal nivå enligt följande:

i) Skillnaden mellan längden på undervägdelen av den senaste färdplansplanerade flygbanan och motsvarande del av storcirkelavståndet, sammanlagt för alla IFR-flygningar inom eller genom lokalt luftrum.

ii) Med *underväg* avses flygning utanför en cirkel på 40 NM kring flygplatserna.

iii) När en flygning avgår från eller ankommer till en flygplats utanför lokalt luftrum används inflygnings- och utflygningspunkterna i det lokala luftrummet för beräkning av denna indikator.

iv) När en flygning avgår från eller ankommer till en flygplats inom det lokala luftrummet och korsar ett icke-lokalt luftrum används endast delen inom det lokala luftrummet för beräkning av denna indikator.

v) Beräknad för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden, som ett genomsnitt. Vid beräkningen av detta genomsnitt undantas de tio högsta dygnsvärdena och de tio lägsta dygnsvärdena från beräkningen.

b) Den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den kortaste begränsade flygbanan, beräknad på lokal nivå enligt följande:

i) Skillnaden mellan längden på undervägdelen av den kortaste begränsade flygbanan tillgänglig för färdplanering, beräknad med hjälp av algoritmer för planering av flygbanor och nätverksförvaltarens valideringssystem för färdplaner, och den tillryggalagda distansen sammanlagt för alla IFR-flygningar inom eller genom lokalt luftrum.

ii) Denna indikator beaktar luftrumsrestriktioner som offentliggörs i det dokument som anger tillgängliga flygvägar (*Route Availability Document*) som utfärdats av nätverksförvaltaren och de villkorade färdvägarnas faktiska status vid tiden för den senast registrerade färdplanen.

iii) Med *undervägdelen* avses delen utanför en cirkel på 40 NM kring ursprungs- och destinationsflygplatserna.

iv) När en flygning avgår från eller ankommer till en flygplats utanför lokalt luftrum används inflygnings- och utflygningspunkterna i det lokala luftrummet för beräkning av denna indikator.

v) När en flygning avgår från eller ankommer till en flygplats inom det lokala luftrummet och korsar ett icke-lokalt luftrum används endast delen inom det lokala luftrummet för beräkning av denna indikator.

vi) *Tillryggalagd distans* är en funktion av positionen för inflygnings- och utflygningspunkterna till och från det lokala luftrummet. Den tillryggalagda distansen motsvarar de punkternas bidrag till storcirkelavståndet mellan flygningens ursprung och destination.

vii) Beräknad för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden, som ett genomsnitt. Vid beräkningen av detta genomsnitt undantas de tio högsta dygnsvärdena och de tio lägsta dygnsvärdena från beräkningen.

c) Den vertikala flygningseffektiviteten för den aktuella flygbanan mellan fullbordad stigning och högsta höjd före nedgång, beräknad enligt följande:

i) Indikatorn är procentandelen av längden på den aktuella flygbana som flygs inom 1 000 fot under, eller på någon höjd över den planerade flygnivån från den senast färdplansplanerade flygbanan, sammanlagt för alla IFR-flygningar inom eller genom det lokala luftrummet.

ii) Indikatorn beräknas som en procentandel för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

d) Tilläggstiden i uttaxningsfasen, beräknad på lokal nivå enligt följande:

i) Skillnaden mellan den faktiska uttaxningstiden och referensuttaxningstiden.

ii) Referensuttaxningstiden motsvarar den optimala transiteringstid som krävs för uttaxning utan väntan (holding).

iii) Uttryckt i minuter per avgång, beräknad för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

e) Tilläggstiden i intaxningsfasen, beräknad på lokal nivå enligt följande:

i) Skillnaden mellan den faktiska intaxningstiden och referensintaxningstiden.

ii) Referensintaxningstiden motsvarar den optimala transiteringstid som krävs för intaxning utan väntan (holding).

iii) Uttryckt i minuter per ankomst, beräknad för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

f) Tilläggstiden i terminala luftrum, beräknad på lokal nivå enligt följande:

i) Skillnaden mellan ASMA-transiteringstiden (*Arrival Sequencing and Metering Area*, ASMA) och referenstiden baserad på ASMA-transiteringstiderna.

ii) Referenstiden för ASMA motsvarar den transiteringstid som krävs för att utföra inflygningen utan väntan (holding) eller radaranvisning (vectoring).

iii) Uttryckt i minuter per ankomst, beräknad för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

iv) ASMA definieras som en cylinder med en radie på 40 NM kring ankomstflygplatsen.

g) Landningens vertikala flygningseffektivitet, beräknad på lokal nivå enligt följande:

i) Planflygningens längd från den högsta höjden före nedgång till landningen av alla ankommande IFR-flygningar.

ii) Uttryckt som planflygningens genomsnittliga varaktighet i sekunder per ankomst.

iii) Beräknad för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

h) Stigningens vertikala flygningseffektivitet, beräknad på lokal nivå enligt följande:

i) Planflygningens längd från start till fullbordad stigning för alla avgående IFR-flygningar.

ii) Uttryckt som planflygningens genomsnittliga varaktighet i sekunder per avgång.

iii) Beräknad för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

i) En effektiv användning av reserverat eller separerat lokalt luftrum, beräknad i enlighet med punkt 2.2 d i avsnitt 1.

j) Graden av planering via tillgängliga lokala luftrumsstrukturer, beräknad i enlighet med punkt 2.2 e i avsnitt 1.

k) Graden av användning av tillgängliga lokala luftrumsstrukturer, beräknad i enlighet med punkt 2.2 f i avsnitt 1.

För tillämpningen av de indikatorer som anges i leden a, b och c avser *lokal* på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock beroende på vilken nivå prestationsplanen är fastställd, inbegripet fall av delegering av ansvaret för tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster till följd av samverkande gränsöverskridande arrangemang.

För tillämpningen av de indikatorer som anges i leden d, e och f avser *lokal* på flygplatsnivå med minst 80 000 IFR-rörelser per år.

För tillämpningen av de indikatorer som anges i leden g och h avses med *lokal* flygplatsnivå.

För tillämpning av de indikatorer som anges i leden i, j och k avser *lokal* på nationell nivå med en uppdelning på nivån för områdeskontrollcentralernas ansvarsområde, bland annat fall av delegering av ansvaret för tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster till följd av samverkande gränsöverskridande arrangemang.

3. KAPACITET

3.1 **Nyckelutförandeindikatorer**

a) Den genomsnittliga tiden, uttryckt i antalet minuter av ATFM-försening underväg per flygning som kan tillskrivas flygtrafiktjänster, beräknad enligt följande:

i) ATFM-försening underväg, beräknad i enlighet med punkt 3.1 i avsnitt 1.

ii) Denna indikator omfattar alla IFR-flygningar som passerar genom lokalt luftrum och alla orsaker till ATFM-förseningar, med undantag för exceptionella händelser. Den omfattar även IFR-flygningar som passerar genom andra luftrum, när förseningskorrigeringar tillämpas som en följd av förfarandet för förseningsjustering efter det att flygningen genomförts, vilket samordnas av nätverksförvaltaren, och genom vilket operativa intressenter underrättar nätverksförvaltaren i frågor som rör mätning, klassificering och tilldelning av ATFM-förseningar.

iii) Beräknad för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

iv) I övervakningssyfte delas de värden som beräknas för denna indikator upp på nationell nivå, om prestationsplanen upprättas på nivån för funktionella luftrumsblock, inbegripet fall av delegering av ansvaret för tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster till följd av samverkande gränsöverskridande arrangemang.

b) Den genomsnittliga ATFM-förseningen, uttryckt i minuter, vid ankomst per flygning som kan tillskrivas terminaltjänster och flygtrafiktjänster, beräknad på lokal nivå enligt följande:

i) Den genomsnittliga förseningen vid ankomst till destinationsflygplatsen orsakad av ATFM-regleringar per inkommande IFR-flygning.

ii) Indikatorn omfattar alla IFR-flygningar som landar på ankomstflygplatsen och alla orsaker till ATFM-förseningar, med undantag för exceptionella händelser.

iii) Beräknad för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

iv) I övervakningssyfte delas de värden som beräknas för denna indikator upp på flygplatsnivå.

För tillämpningen av den indikator som anges i led a avses med *lokal* på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock alltefter vilken nivå prestationsplanen har fastställts på. För tillämpningen av den indikator som anges i led b avses med *lokal* på nationell nivå.

3.2 **Indikatorer för övervakning**

a) Procentandelen IFR-flygningar som iakttar sina ATFM-avgångstider på lokal nivå beräknat för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

b) Den genomsnittliga tiden, uttryckt i antalet minuter försening före avgång per flygning som orsakas av starttidsbegränsningar vid avgångsflygplatsen, beräknad på lokal nivå enligt följande:

i) Den genomsnittliga förseningen före avgång som beror på flygkontrolltjänsten per avgående IFR-flygning.

ii) Denna indikator omfattar alla IFR-flygningar som startar vid avgångsflygplatsen och omfattar starter som försenats på grund av flygkontrolltjänstbegränsningar när luftfartyget är färdigt för att lämna uppställningsplatsen för avgång.

iii) Denna indikator beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

c) Den genomsnittliga förseningen, uttryckt i minuter, av alla orsaker per flygning, beräknad på lokal nivå i enlighet med punkt 3.2 c i avsnitt 1.

d) Procentandelen av den totala ATFM-försening underväg som inträffade under dagar då den dagliga genomströmningen översteg den förväntade dagliga trafiken, beräknad enligt följande:

i) ATFM-försening underväg, beräknad i enlighet med punkt 3.1 i avsnitt 1.

ii) Förväntad daglig trafik avser den dagliga trafikprofil (rikttrafik) som beräknats av nätverksförvaltaren i januari varje år.

iii) Luftrummets genomströmning och trafikefterfrågan mäts som dagliga ingångsvärden för IFR-flygningar i luftrummet.

iv) Luftrummet är det ansvarsområde som fastställts för beräkningen av ATFM-förseningar underväg.

e) Det årliga viktade genomsnittet av den dagliga högsta genomströmningen, uttryckt som antalet IFR-flygningar per timme, beräknat enligt följande:

i) Den dagliga högsta genomströmningen är ett aritmetiskt medelvärde av antalet IFR-flygningar under de tre timmarna av varje dag med det högsta antalet flygningar.

ii) Det värde som används för att beräkna viktningen är antalet IFR-flygningar per dag.

För tillämpningen av den indikator som anges i led a avses med *lokal* nationell nivå med uppdelning på flygplatsnivå.

För tillämpningen av de indikatorer som anges i leden b och c avses med *lokal* flygplatsnivå för flygplatser med 80 000 eller fler IFR-rörelser per år.

För tillämpningen av de indikatorer som anges i leden d och e avses med *lokal* områdeskontrollcentralnivå.

4. KOSTNADSEFFEKTIVITET

4.1 **Nyckelutförandeindikatorer**

a) Den fastställda enhetskostnaden för undervägsflygtrafiktjänster, beräknad enligt följande:

i) Förhållandet mellan de fastställda kostnaderna underväg och den förväntade trafiken i avgiftszonen, uttryckt i undervägstjänstenheter, som förväntas under varje år av referensperioden på lokal nivå, som ingår i prestationsplanerna.

ii) Uttryckt i reala termer och i nationell valuta.

iii) Beräknad för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

b) Den fastställda enhetskostnaden för terminaltjänster, beräknad enligt följande:

i) Förhållandet mellan de fastställda kostnaderna och den trafik, uttryckt i terminaltjänstenheter, som förväntas under varje år av referensperioden på lokal nivå, som ingår i prestationsplanerna.

ii) Uttryckt i reala termer och i nationell valuta.

iii) Beräknad för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

För tillämpningen av de indikatorer som anges i leden a och b avses med *lokal* på avgiftszonsnivå.

4.2 **Indikatorer för övervakning**

Den faktiska enhetskostnad som användarna uppbär separat för undervägsflygtrafiktjänster och terminaltjänster, beräknad enligt följande:

a) Summan av den fastställda enhetskostnaden för flygtrafiktjänster och av justeringarna i enlighet med artikel 25.2 som härrör från det året.

b) Uttryckt i nominella termer och i nationell valuta.

c) Beräknad för avgiftszonnivån för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

AVSNITT 3

Nyckelutförandeindikatorer för fastställande av mål och indikatorer för övervakning av nätverksfunktioner

1. Alla indikatorer som anges i detta avsnitt ska gälla det geografiska område som omfattas av denna förordning.

2. SÄKERHET

2.1 **Nyckelutförandeindikatorer**

Graden av effektivitet hos nätverksförvaltarens säkerhetsledning i enlighet med punkt 1.1 i avsnitt 1.

2.2 **Indikatorer för övervakning**

ATFM-överbelastningar över de kapacitetsgränser för en sektor som anmälts av leverantören av flygtrafiktjänster där ATFM-regleringar tillämpas, beräknat enligt följande:

a) Förhållandet mellan den tid då antalet flygningar med mer än 10 % överstiger de kapacitetsgränser för en sektor som anmälts av leverantören av flygtrafiktjänster där ATFM-regleringar tillämpas, och den totala tid då ATFM-regleringar tillämpas, beräknad för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

b) För tillämpningen av denna indikator är den tid då ATFM-regleringar tillämpas uppdelad i överlappande entimmesstrimlor vid varje 20-minutersintervall.

3. MILJÖ

3.1 **Nyckelutförandeindikatorer**

Den förbättring av flygningseffektiviteten underväg som genereras av funktionen för utformning av det europeiska flygvägsnätet i samband med den senaste färdplansplanerade flygbanan, uttryckt som en procentandel av den årliga variationen av flygningseffektivitet underväg för den senaste färdplansplanerade flygbanan och beräknad i enlighet med punkt 2.2 a i avsnitt 1.

3.2. **Indikatorer för övervakning**

Den årliga summan av flygvägsförlängningar till följd av CDM-nätverksförfarandena och åtgärder av nätverksförvaltarens driftscenter för besparingar av ATFM-förseningar underväg. Flygvägsförlängningar mäts i nautiska mil som skillnaden mellan avståndet för de aktuella flygbanorna efter det att nätverksförvaltarens förslag om omdirigering av flygningar godtagits och avståndet för de senaste färdplansplanerade flygbanorna innan omdirigeringsförslagen godtas.

4. KAPACITET

4.1 **Nyckelutförandeindikatorer**

a) Procentandelen av de totala inledande minuter av ATFM-försening underväg som sparats till följd av nätverksförfaranden via gemensamt beslutsfattande och åtgärder av nätverksförvaltarens driftscenter. Den sparade ATFM-förseningen underväg beräknas som skillnaden mellan den ursprungliga förseningen av IFR-flygningen utan åtgärderna och ATFM-förseningen underväg för den flygningen efter förseningsbesparingsåtgärderna. ATFM-försening underväg beräknas i enlighet med punkt 3.1 i avsnitt 1.

b) Procentandelen av de totala inledande minuter av ATFM-försening vid ankomst som sparats till följd av nätverksförfaranden via gemensamt beslutsfattande och åtgärder av nätverksförvaltarens driftscenter. Den sparade ATFM-förseningen vid ankomst beräknas som skillnaden mellan den ursprungliga förseningen av IFR-ankomsten utan åtgärderna och ATFM-förseningen vid ankomst till flygplatsen för den flygningen efter förseningsbesparingsåtgärderna. ATFM-försening vid ankomst beräknas i enlighet med punkt 3.2 a i avsnitt 1.

4.2 **Indikatorer för övervakning**

a) Genomsnittligt, under ett kalenderår, antal ATFM-regleringar per dag som vart och ett ger upphov till mindre än 200 minuters försening.

b) Genomsnittligt, under ett kalenderår, antal ATFM-förseningar underväg på helgerna, uttryckt i minuter försening per flygning.

c) Årlig procentandel av alla förseningar vid första ATFM- rotation för ett urval av de områdeskontrollcentraler och flygplatser som enligt nätverksförvaltarens årliga bedömning har störst potential för förseningsminskning, beräknad enligt följande:

i) ATFM-försening underväg, beräknad i enlighet med punkt 3.1 i avsnitt 1.

ii) Tillskrivning av ATFM-förseningar per timme baseras på den beräknade tidpunkten för inflygning i det berörda luftrummet underväg.

iii) ATFM-försening vid ankomst, beräknad i enlighet med punkt 3.2 a i avsnitt 1.

5. KOSTNADSEFFEKTIVITET

5.1 **Indikatorer för övervakning**

Enhetskostnaden för verkställandet av nätverksförvaltarens uppgifter, beräknad enligt följande:

a) Förhållandet mellan de faktiska kostnaderna för verkställandet av nätverksförvaltarens uppgifter och flygtrafiken underväg, uttryckt i tjänstenheter underväg, under referensperioden, på nivån för det geografiska område där nätverksförvaltaren utför de uppgifter som är nödvändiga för verkställandet av nätverksfunktionerna.

b) Uttryckt i euro och i reala termer.

c) Beräknad för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.”