

DECYZJA KOMISJI (UE) 2022/2494**z dnia 9 grudnia 2022 r.****w sprawie zatwierdzenia złożonego przez Litwę wniosku o korektę docelowych parametrów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia***(notyfikowana jako dokument nr C(2022) 8985)***(Jedynie tekst w języku litewskim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie ramowe) ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 11 ust. 3 lit. c),uwzględniając rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/317 z dnia 11 lutego 2019 r. ustanawiające system skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz uchylające rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 390/2013 i (UE) nr 391/2013 ⁽²⁾, w szczególności jego art. 18 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

UWAGI OGÓLNE

- (1) Zgodnie z art. 11 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 należy ustanowić system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej („ANS”), obejmujący krajowe plany skuteczności działania określające wiążące docelowe parametry skuteczności działania spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami przyjętymi przez Komisję na dany okres odniesienia. Szczegółowe zasady dotyczące tych planów skuteczności działania określono w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/317. Zgodnie z art. 11 ust. 3 lit. c) rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Komisja ocenia ustanowione przez państwa członkowskie docelowe parametry skuteczności działania w celu zapewnienia spójności z analogicznymi ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.
- (2) W dniu 13 kwietnia 2022 r. Komisja przyjęła decyzję (UE) 2022/769 ⁽³⁾, w której stwierdziła, że docelowe parametry skuteczności działania zawarte w projekcie planu skuteczności działania na trzeci okres odniesienia przedłożonym przez Republikę Litewską („Litwa”) są spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania. Na podstawie decyzji (UE) 2022/769 Litwa formalnie przyjęła swój plan skuteczności działania na trzeci okres odniesienia zgodnie z art. 16 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (3) W dniu 26 sierpnia 2022 r. Litwa przedłożyła Komisji wniosek o korektę docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości tras i efektywności kosztowej na trasie na lata kalendarzowe 2022, 2023 i 2024, na podstawie art. 18 ust. 1 lit. a) ppkt (ii) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.⁽²⁾ Dz.U. L 56 z 25.2.2019, s. 1.⁽³⁾ Decyzja Komisji (UE) 2022/769 z dnia 13 kwietnia 2022 r. dotycząca zgodności docelowych parametrów skuteczności działania, zawartych w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Litwy zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, z ustalonymi na trzeci okres odniesienia ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania (Dz.U. L 139 z 18.5.2022, s. 116).

- (4) Zgodnie z art. 18 ust. 1 lit. b) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja sprawdziła, czy złożony przez władze Litwy wniosek o korektę jest konieczny i proporcjonalny w świetle przedstawionych uzasadnień, oraz oceniła spójność zamierzonych skorygowanych docelowych parametrów skuteczności działania z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania, stosując kryteria oceny określone w załączniku IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (5) Organ weryfikujący skuteczność działania, którego rolą zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 jest wspomaganie Komisji przy wdrażaniu systemu skuteczności działania, przedłożył jej sprawozdanie zawierające sugestie dotyczące oceny wniosku o korektę złożonego przez władze Litwy.

POWODY KOREKTY DOCELOWYCH PARAMETRÓW SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA

- (6) Litwa uważa, że wniosek o korektę docelowych parametrów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia jest uzasadniony wystąpieniem nieprzewidzianych okoliczności wynikających z wojny Rosji przeciwko Ukrainie, która rozpoczęła się 24 lutego 2022 r.
- (7) Litwa uważa, że początkowe założenia, na podstawie których ustalono jej docelowe parametry skuteczności działania, nie są już aktualne ze względu na znaczne zmniejszenie liczby przelotów w przestrzeni powietrznej Litwy, co jest konsekwencją wojny Rosji przeciwko Ukrainie, wynikających z tego sankcji nałożonych przez Unię oraz środków odwetowych zastosowanych przez Rosję. Litwa precyzuje, że operacje lotnicze w jej przestrzeni powietrznej realizowane zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów („IFR”) oraz liczba trasowych jednostek usługowych zarejestrowanych dla tych lotów mają zmniejszyć się znacząco w porównaniu z założeniami dotyczącymi ruchu określonymi w planie skuteczności działania.
- (8) W poniższej tabeli przedstawiono operacje IFR prognozowane we wniosku Litwy o korektę w odniesieniu do jej strefy pobierania opłat trasowych na lata kalendarzowe 2022, 2023 i 2024, w porównaniu z danymi zawartymi w planie skuteczności działania.

Litwa Operacje IFR rocznie	2022	2023	2024
Prognoza ruchu określona w planie skuteczności działania, wyrażona w tysiącach operacji IFR	220	255	291
Zaktualizowana prognoza ruchu wyrażona w tysiącach operacji IFR	186	213	217
Różnica	- 15,5 %	- 16,5 %	- 25,4 %

- (9) W poniższej tabeli przedstawiono jednostki usługowe prognozowane przez Litwę w odniesieniu do jej strefy pobierania opłat trasowych na lata kalendarzowe 2022, 2023 i 2024, w porównaniu z danymi zawartymi w projekcie planu skuteczności działania.

Litwa Trasowe jednostki usługowe rocznie	2022	2023	2024
Prognoza ruchu określona w planie skuteczności działania, wyrażona w tysiącach jednostek usługowych	506	611	673
Zaktualizowana prognoza ruchu wyrażona w tysiącach jednostek usługowych	372	416	435
Różnica	- 26,4 %	- 32,0 %	- 35,4 %

- (10) Komisja zauważa, że we wniosku o korektę Litwa wykorzystała w odniesieniu do operacji IFR i jednostek usługowych prognozę ruchu lokalnego, która jest wyższa niż bazowa prognoza ruchu służb statystyczno-prognostycznych Eurocontrol („STATFOR”) opublikowana w czerwcu 2022 r. Prognozy Litwy dotyczące ruchu lokalnego są bardziej optymistyczne niż prognoza STATFOR. Litwa wyjaśnia, że różnica ta wynika z wykorzystania bardziej aktualnych danych na temat zmian natężenia ruchu, z których wynika, że tendencja znacznego spadku ruchu odnotowana w marcu i kwietniu 2022 r. została częściowo odwrócona w kolejnych miesiącach.
- (11) W porównaniu z planem skuteczności działania roczne redukcje liczby jednostek usługowych dla lat kalendarzowych 2022, 2023 i 2024 wynoszą w przybliżeniu od -26 % do -35 %. Nie przewiduje się jednak, aby liczba operacji lotniczych w litewskiej przestrzeni powietrznej realizowanych zgodnie z przepisami IFR zmniejszała się w takim samym tempie co trasowe jednostki usługowe. Rozbieżność ta wynika ze znacznego zmniejszenia liczby przelotów, które generują średnio proporcjonalnie większą liczbę trasowych jednostek usługowych niż operacje przylotu i odlotu z portów lotniczych na Litwie. Komisja zauważa zatem, że nie przewiduje się zmniejszenia obciążenia pracą instytucji zapewniającej służbę żeglugi powietrznej („ANSP”), które wynika z kontrolowanych operacji lotniczych, w powiązaniu z obniżką przychodów wynikającą z mniejszej liczby trasowych jednostek usługowych.
- (12) Litwa wyjaśnia, że deficyt dochodów z opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej spowodowany niższymi poziomami ruchu w połączeniu z wysoką inflacją i presją rynku pracy na wynagrodzenia poważnie wpływa na zdolność ANSP w zakresie realizacji przyszłych zobowiązań finansowych i planowanych inwestycji. W związku z tym Litwa stwierdza, że korekta docelowych parametrów skuteczności działania ma zasadnicze znaczenie dla zagwarantowania kondycji finansowej ANSP oraz odpowiednich zasobów dla krajowego organu nadzoru, który jest finansowany z przychodów z opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej.
- (13) Komisja przyznaje, że początkowe założenia stanowiące podstawę planu skuteczności działania Litwy nie są już aktualne ze względu na znaczne ograniczenie ruchu lotniczego w rezultacie wojny Rosji przeciwko Ukrainie. Komisja zgadza się ponadto, że korekta docelowych parametrów skuteczności działania jest konieczna i proporcjonalna w celu zapewnienia zdolności operacyjnej i finansowej ANSP oraz zaradzenia niedoborowi płynności, z którym instytucja ta boryka się w wyniku zmiany okoliczności.
- (14) Komisja uznaje zatem, że złożony przez władze Litwy wniosek o korektę spełnia warunki dotyczące korekty lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania określone w art. 18 ust. 1 lit. a) pkt (ii) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

OCENA ZAMIERZONYCH SKORYGOWANYCH DOCELOWYCH PARAMETRÓW SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA

Docelowe parametry skuteczności działania w zakresie przepustowości

- (15) Litwa zwraca się o korektę docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras na lata kalendarzowe 2022, 2023 i 2024 w odpowiedzi na zmianę okoliczności opisaną w motywach 6–13, w szczególności zmniejszenie liczby operacji IFR prognozowanych na te lata kalendarzowe oraz jego wpływ na zapewnienie przepustowości.
- (16) W poniższej tabeli przedstawiono docelowe parametry skuteczności działania Litwy w zakresie przepustowości tras w trzecim okresie odniesienia, zawarte w planie skuteczności działania, oraz zamierzone skorygowane docelowe parametry skuteczności działania zaproponowane przez Litwę we wniosku o korektę. W tabeli przedstawiono również analogiczne wartości odniesienia z planu operacyjnego sieci dostępnego w momencie przyjęcia skorygowanych ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia, tj. w dniu 2 czerwca 2021 r., które zostały wykorzystane przez Komisję do oceny spójności lokalnych docelowych parametrów w zakresie przepustowości z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania zgodnie z pkt 1.3 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

Litwa	2022	2023	2024
<i>Docelowe parametry w zakresie przepustowości tras zawarte w planie skuteczności działania, wyrażone w minutach opóźnienia lotu w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego („ATFM”) przypadającego na lot</i>	0,03	0,03	0,03
Zamierzone skorygowane docelowe parametry w zakresie przepustowości tras, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot	0,02	0,02	0,02
Wartości odniesienia	0,03	0,03	0,03

- (17) Komisja zauważa, że zaproponowane przez Litwę zamierzone skorygowane docelowe parametry w zakresie przepustowości są niższe, a tym samym bardziej ambitne, niż analogiczne krajowe wartości odniesienia dla każdego z lat kalendarzowych.
- (18) Komisja zauważa ponadto, że Litwa dostosowała środki określone w planie skuteczności działania służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras, aby uwzględnić zmianę okoliczności.
- (19) W związku z tym, w świetle motywów 16, 17 i 18, docelowe parametry w zakresie przepustowości tras, zaproponowane przez Litwę we wniosku o korektę, należy uznać za spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.

Docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej

- (20) Litwa zwraca się o korektę docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras na lata kalendarzowe 2022, 2023 i 2024 w odpowiedzi na zmianę okoliczności opisaną w motywach 6–13, w szczególności zmniejszenie liczby jednostek usługowych prognozowanych na te lata kalendarzowe oraz jego wpływ na przychody i kondycję finansową ANSP.
- (21) W poniższej tabeli przedstawiono docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej w odniesieniu do strefy pobierania opłat Litwy w trzecim okresie odniesienia, zawarte w planie skuteczności działania, oraz zamierzone skorygowane docelowe parametry skuteczności działania na lata kalendarzowe 2022, 2023 i 2024 zaproponowane przez Litwę we wniosku o korektę. Wartości bazowe dla lat 2014 i 2019 oraz docelowe parametry skuteczności działania na lata 2020 i 2021 pozostają niezmienione.

Strefa pobierania opłat trasowych Litwy	2022	2023	2024
<i>Docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie (zawarte w planie skuteczności działania), wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy dla służb trasowych (w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.)</i>	44,40 EUR	41,02 EUR	37,52 EUR
Zamierzone skorygowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie, wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy dla służb trasowych (w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.)	48,87 EUR	46,90 EUR	45,96 EUR

- (22) Komisja zauważa, że planowana przez Litwę korekta lokalnych docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na lata 2022, 2023 i 2024 skutkuje – w porównaniu z planem skuteczności działania – ogólnym ustalonym kosztem jednostkowym wyższym o 16,0 % w tych trzech latach kalendarzowych i wyższym o 11,1 % dla trzeciego okresu odniesienia jako całości. Wspomniane wzrosty DUC wynikają w całości ze znacznego pogorszenia prognozy jednostek usługowych przedstawionej w motywie 9, co jest konsekwencją wojny Rosji przeciwko Ukrainie.
- (23) Niższa liczba prognozowanych jednostek usługowych na lata kalendarzowe 2022, 2023 i 2024 jest jednak częściowo rekompensowana przez Litwę poprzez obniżenie ustalonych kosztów. Komisja zauważa, że Litwa proponuje korektę w dół ustalonych kosztów w ujęciu realnym w cenach z 2017 r. dla każdego z tych lat, jak określono w poniższej tabeli.

Strefa pobierania opłat trasowych Litwy	2022	2023	2024
<i>Początkowe ustalone koszty w ujęciu realnym w cenach z 2017 r. (zawarte w planie skuteczności działania)</i>	22,5 mln EUR	25,1 mln EUR	25,3 mln EUR
Zamierzone skorygowane ustalone koszty w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.	18,2 mln EUR	19,5 mln EUR	20,0 mln EUR
Różnica	- 19,0 %	- 22,2 %	- 20,8 %

- (24) Wniosek o korektę zawiera zaktualizowaną prognozę inflacji dla Litwy na lata kalendarzowe 2022, 2023 i 2024, jak przedstawiono w poniższej tabeli.

Strefa pobierania opłat trasowych Litwy	2022	2023	2024
<i>Początkowy wskaźnik inflacji wraz z prognozowaną zmianą inflacji rok do roku w nawiasie (dane zawarte w planie skuteczności działania)</i>	112,4 (2,8 %)	115,4 (2,7 %)	117,8 (2,1 %)
Skorygowany wskaźnik inflacji, ze zmianą inflacji w ujęciu rok do roku podaną w nawiasach	130,6 (17,9 %)	141,7 (8,5 %)	146,0 (3,0 %)

- (25) W poniższej tabeli przedstawiono ustalone koszty w ujęciu nominalnym na lata kalendarzowe 2022, 2023 i 2024.

Strefa pobierania opłat trasowych Litwy	2022	2023	2024
<i>Początkowe ustalone koszty w ujęciu nominalnym (zawarte w planie skuteczności działania)</i>	24,5 mln EUR	27,9 mln EUR	28,6 mln EUR
Zamierzone skorygowane ustalone koszty w ujęciu nominalnym	21,9 mln EUR	24,9 mln EUR	26,1 mln EUR
Różnica	- 10,4 %	- 10,9 %	- 8,9 %

- (26) Komisja zauważa, że Litwa skorygowała w dół nominalne ustalone koszty na lata kalendarzowe 2022, 2023 i 2024 pomimo korekty w górę prognozy dotyczącej inflacji. Komisja zauważa, że środki ograniczające koszty wprowadzone przez Litwę nie tylko neutralizują wpływ prognozowanej wyższej inflacji na podstawę kosztową, ale również prowadzą do znacznego dalszego obniżenia ustalonych kosztów ponoszonych przez użytkowników przestrzeni powietrznej.
- (27) Komisja oceniła spójność zaproponowanych przez Litwę zamierzonych skorygowanych docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej zgodnie z pkt 1.4 lit. a), b) i c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (28) Odnośnie do pkt 1.4 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że tendencja DUC dla służb trasowych na szczęblu strefy pobierania opłat wynosząca +5,1 % w trzecim okresie odniesienia jest gorsza od ogólnounijnej tendencji wynoszącej +1,0 % w tym samym okresie.
- (29) Odnośnie do pkt 1.4 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że długookresowa tendencja DUC dla służb trasowych na szczęblu strefy pobierania opłat w drugim i trzecim okresie odniesienia wynosząca +0,2 % jest gorsza od długookresowej ogólnounijnej tendencji wynoszącej -1,3 % dla tego samego okresu.
- (30) Jak zauważono w motywach 8 i 9, Komisja przypomina, że zmiany w ruchu wynikające z wojny Rosji przeciwko Ukrainie doprowadziły do znacznego pogorszenia prognozy dotyczącej ruchu na Litwie w trzecim okresie odniesienia, co znajduje odzwierciedlenie w znacząco zmniejszonej liczbie prognozowanych jednostek usługowych na lata kalendarzowe 2022, 2023 i 2024. Do celów kryteriów oceny analizowanych w motywach 28 i 29 należy zatem zbadać, czy Litwa spełniłaby ogólnounijne tendencje w zakresie efektywności kosztowej w przypadku braku drastycznego zmniejszenia ruchu w latach kalendarzowych 2022, 2023 i 2024, jakie wynika ze zmienionych okoliczności.
- (31) W tym celu Komisja ponownie obliczyła tendencję DUC dla Litwy w trzecim okresie odniesienia oraz długookresową tendencję DUC dla Litwy w drugim i trzecim okresie odniesienia, wykorzystując bazową prognozę ruchu Eurocontrol STATFOR z października 2021 r. W rezultacie tego ponownego obliczenia dostosowana tendencja DUC dla Litwy to -7,9 % w trzecim okresie odniesienia, a dostosowana długookresowa tendencja DUC dla służb trasowych dla Litwy wynosi -5,5 % w drugim i trzecim okresie odniesienia. Obie te dostosowane tendencje kształtują się znacznie poniżej poziomu analogicznych ogólnounijnych tendencji DUC wynoszących odpowiednio +1,0 % i -1,3 %. W związku z tym, w przypadku braku zmian w ruchu spowodowanych przez wojnę Rosji przeciwko Ukrainie, Litwa spełnia kryteria oceny, o których mowa w motywach 28 i 29.

- (32) Odnośnie do pkt 1.4 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że wartość bazowa DUC na szczeblu strefy pobierania opłat Litwy wynosząca 37,64 EUR (wyrażona w cenach z 2017 r.) jest o 46,4 % niższa od średniej wartości bazowej dla właściwej grupy porównawczej wynoszącej 25,71 EUR (wyrażonej w cenach z 2017 r.).
- (33) Komisja przyznaje, że zamierzone skorygowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej dla strefy pobierania opłat Litwy są wyższe niż początkowe docelowe parametry zawarte w planie skuteczności działania przyjętym w 2022 r. Pogorszenie to wynika jednak w całości ze znacznie niższych założeń dotyczących ruchu. Pomijając negatywny wpływ zmian w ruchu spowodowanych wojną Rosji przeciwko Ukrainie, oczywiste jest, że Litwa osiąga zarówno ogólnounijną tendencję DUC, jak i ogólnounijną długookresową tendencję DUC. Niezależnie od różnicy między wartością bazową dla Litwy a średnią dla grupy porównawczej, o której mowa w motywie 32, Komisja uważa, że istnieją wystarczające podstawy do uznania zamierzonych skorygowanych docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej Litwy za spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej na trzeci okres odniesienia.
- (34) Ponadto, w świetle ustaleń przedstawionych w motywach 23–26, Komisja zauważa, że Litwa wprowadziła środki ograniczające koszty mające na celu złagodzenie wspomnianych wyjątkowych okoliczności poprzez znaczne obniżenie ustalonych kosztów, zarówno w ujęciu realnym, jak i nominalnym, na pozostałą część trzeciego okresu odniesienia. Powiązane środki określone we wniosku Litwy o korektę obejmują odroczenie rekrutacji na niektóre wolne stanowiska oraz zmniejszenie planowanej liczby kontrolerów ruchu lotniczego w operacjach dla pozostałej części trzeciego okresu odniesienia. Komisja zauważa, że wspomniane środki ograniczające koszty są, ogólnie rzecz biorąc, współmierne do redukcji operacji IFR prognozowanych dla lat kalendarzowych 2022, 2023 i 2024, jak przedstawiono w motywie 8.
- (35) W związku z tym, w świetle ustaleń przedstawionych w motywach 20–34, skorygowane docelowe parametry w zakresie przepustowości tras, zaproponowane przez Litwę we wniosku o korektę, należy uznać za spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.

PODSUMOWANIE

- (36) W związku z tym, w świetle motywów 6–35, należy upoważnić Litwę do korekty jej docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości i efektywności kosztowej na lata kalendarzowe 2022, 2023 i 2024 zgodnie z wnioskiem o korektę złożonym 26 sierpnia 2022 r.,

PRZYMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Zatwierdza się wniosek o korektę złożony przez władze Litwy 26 sierpnia 2022 r. w odniesieniu do jej docelowych parametrów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących przepustowości i efektywności kosztowej.

Upoważnia się Litwę do przyjęcia skorygowanego planu skuteczności działania zawierającego wymienione w załączniku proponowane docelowe parametry skuteczności działania, które są spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na trzeci okres odniesienia.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Litewskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 9 grudnia 2022 r.

W imieniu Komisji
Adina-Ioana VĂLEAN
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

Docelowe parametry skuteczności działania zawarte we wniosku złożonym przez władze Litwy w sprawie korekty docelowych parametrów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia, uznane za spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE PRZEPUSTOWOŚCI

Opóźnienie ATFM na trasie w minutach na lot

Litwa	2022	2023	2024
Zamierzone skorygowane docelowe parametry w zakresie przepustowości tras, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot	0,02	0,02	0,02

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ

Ustalony koszt jednostkowy dla trasowych służb żeglugi powietrznej

Strefa pobierania opłat trasowych Litwy	2022	2023	2024
Zamierzone skorygowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie, wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy dla służb trasowych (w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.)	48,87 EUR	46,90 EUR	45,96 EUR