

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***(notyfikowana jako dokument nr C(2022) 2290)***(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) akapit pierwszy,uwzględniając rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/317 z dnia 11 lutego 2019 r. ustanawiające system skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej ⁽²⁾, w szczególności jego art. 14 ust. 2,

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 i funkcji sieciowych. Zgodnie z art. 10 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 państwa członkowskie mają ponadto obowiązek ustalić – na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB) – wiążące docelowe parametry skuteczności działania na każdy okres odniesienia w ramach systemu skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych. Wspomniane docelowe parametry skuteczności działania muszą być zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania przyjętymi przez Komisję na dany okres odniesienia. Do Komisji należy ocena, czy przedłożone docelowe parametry skuteczności działania, które zawarto w projektach planów skuteczności działania sporządzonych przez państwa członkowskie, są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania, przy czym ocena ta musi opierać się na kryteriach oceny wskazanych w załączniku IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (2) Wybuch pandemii COVID-19, w pierwszym kwartale 2020 r., znacząco wpłynął na sektor transportu lotniczego i spowodował znaczne zmniejszenie natężenia ruchu lotniczego w porównaniu z poziomami sprzed pandemii ze względu na środki wprowadzone przez państwa członkowskie i państwa trzecie w celu powstrzymania pandemii.
- (3) Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na trzeci okres odniesienia zostały pierwotnie określone w decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2019/903 ⁽³⁾. Ponieważ te ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania oraz projekty planów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia przedłożone następnie przez państwa członkowskie zostały sformułowane przed wybuchem pandemii COVID-19, nie mogły one uwzględnić spowodowanych tą sytuacją znacznie zmienionych okoliczności w transporcie lotniczym.

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

⁽²⁾ 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 (Dz.U. L 56 z 25.2.2019, s. 1).

⁽³⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2019/903 z dnia 29 maja 2019 r. ustanawiająca ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania sieci zarządzania ruchem lotniczym na trzeci okres odniesienia rozpoczynający się w dniu 1 stycznia 2020 r. i kończący się w dniu 31 grudnia 2024 r. (Dz.U. L 144 z 3.6.2019, s. 49).

- (4) W odpowiedzi na wpływ pandemii COVID-19 na zapewnianie służb żeglugi powietrznej w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2020/1627 ⁽⁴⁾ określono nadzwyczajne środki dotyczące trzeciego okresu odniesienia, stanowiące odstępstwo od przepisów rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. Zgodnie z art. 2 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/1627 w dniu 2 czerwca 2021 r. Komisja przyjęła decyzję wykonawczą (UE) 2021/891 ⁽⁵⁾ ustanawiającą skorygowane ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na trzeci okres odniesienia.
- (5) Komisja odnotowuje, że w bazowej prognozie ruchu z października 2021 r. opracowanej przez służby statystyczno-prognostyczne organizacji Eurocontrol (STATFOR) przewiduje się, że ruch lotniczy na poziomie ogólnounijnym osiągnie poziomy sprzed pandemii w 2023 r. i przekroczy je w 2024 r. Poziom niepewności co do tendencji rozwoju ruchu lotniczego pozostaje jednak szczególnie wysoki ze względu na ryzyko związane z rozwojem sytuacji epidemiologicznej dotyczącej COVID-19. Komisja odnotowuje również, że przewiduje się, iż stopień ożywienia ruchu lotniczego będzie różny w poszczególnych państwach członkowskich.
- (6) Wszystkie państwa członkowskie opracowały i przyjęły projekty planów skuteczności działania zawierające skorygowane lokalne docelowe parametry skuteczności działania na trzeci okres odniesienia, które do dnia 1 października 2021 r. zostały przedłożone Komisji do oceny. Po sprawdzeniu kompletności projektów planów skuteczności działania Komisja zwróciła się do państw członkowskich o przesłanie zaktualizowanych projektów planów skuteczności działania do dnia 17 listopada 2021 r. Przedstawiona w niniejszej decyzji ocena Komisji opiera się na zaktualizowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Litwy.
- (7) Organ oceny skuteczności działania, którego rolą zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 jest wspomaganie Komisji przy wdrażaniu systemu skuteczności działania, przekazał jej sprawozdanie zawierające sugestie dotyczące oceny projektów planów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia.
- (8) Zgodnie z art. 14 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja oceniła zgodność przedłożonych przez władze Litwy lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania na podstawie kryteriów oceny określonych w pkt 1 załącznika IV do tego rozporządzenia wykonawczego i przy uwzględnieniu uwarunkowań lokalnych. W odniesieniu do każdego kluczowego obszaru skuteczności działania i powiązanych z nim docelowych parametrów skuteczności działania Komisja uzupełniła ocenę poprzez skorygowanie projektów planów skuteczności działania pod względem elementów określonych w pkt 2 załącznika IV do wspomnianego rozporządzenia wykonawczego.
- (9) Ponieważ Litwa nie posiada żadnego portu lotniczego objętego zakresem rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 odnośnie do trzeciego okresu odniesienia, w jej projekcie planu skuteczności działania na trzeci okres odniesienia nie występują lokalne docelowe parametry skuteczności działania dotyczące terminalowych służb żeglugi powietrznej. Zatem ustalenia zawarte w niniejszej decyzji dotyczą wyłącznie trasowych służb żeglugi powietrznej.

OCENA KOMISJI

Ocena projektów docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa

- (10) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, Komisja oceniła zgodność docelowych parametrów przedłożonych przez władze Litwy w odniesieniu do skuteczności zarządzania bezpieczeństwem przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej na podstawie kryterium, o którym mowa w pkt 1.1 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W ocenie tej uwzględniono uwarunkowania lokalne oraz uzupełniono ją poprzez skorygowanie środków, których wdrożenie zaplanowano w celu osiągnięcia docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa, pod względem elementów określonych w pkt 2.1 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (11) Poniżej przedstawiono projekty docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, które władze Litwy przedłożyły w odniesieniu do skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, w podziale na cele zarządzania bezpieczeństwem i ze wskazaniem poziomemu wdrożenia:

⁽⁴⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/1627 z dnia 3 listopada 2020 r. w sprawie nadzwyczajnych środków w trzecim okresie odniesienia (2020–2024) systemu skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej w związku z pandemią COVID-19 (Dz.U. L 366 z 4.11.2020, s. 7).

⁽⁵⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2021/891 z dnia 2 czerwca 2021 r. ustanawiająca skorygowane ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania sieci zarządzania ruchem lotniczym na trzeci okres odniesienia (2020–2024) oraz uchylająca decyzję wykonawczą (UE) 2019/903 (Dz.U. L 195 z 3.6.2021, s. 3).

Litwa	Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, wyrażone jako poziom wdrożenia, poziomy A–D EASA				
Oдносна instytucja zapewniająca służbę żeglugi powietrznej	Cel zarządzania bezpieczeństwem	2021	2022	2023	2024
Oro Navigacija	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa:	C	C	C	C
	Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa:	D	D	D	D
	Zapewnienie bezpieczeństwa:	C	C	C	C
	Propagowanie bezpieczeństwa:	C	C	C	C
	Kultura bezpieczeństwa	C	C	C	C

- (12) Komisja ustaliła, że projekty docelowych parametrów bezpieczeństwa przedłożone przez władze Litwy odnośnie do instytucji zapewniającej służbę żeglugi powietrznej (Oro Navigacija) są równe ogólnounijnym docelowym parametrom bezpieczeństwa dla poszczególnych lat kalendarzowych od 2021 do 2024 r.
- (13) Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Litwy określono środki dotyczące Oro Navigacija służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa, takie jak wdrożenie nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym (ATM) z dodatkowymi funkcjami w zakresie bezpieczeństwa, regularne przeglądy polityki bezpieczeństwa w kontekście przepisów krajowych i międzynarodowych, wzmocnienie szkoleń w zakresie bezpieczeństwa oraz zacieśnienie współpracy cywilno-wojskowej.
- (14) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 12 i 13 projekty docelowych parametrów zawarte w projekcie planu skuteczności działania Litwy należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa.

Ocena projektów docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska

- (15) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie środowiska, Komisja oceniła zgodność docelowych parametrów przedłożonych przez władze Litwy w odniesieniu do przeciętnej horyzontalnej efektywności lotu na trasie dla faktycznej trajektorii na podstawie kryterium, o którym mowa w pkt 1.2 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W związku z tym proponowane docelowe parametry zawarte w projekcie planu skuteczności działania Litwy porównano z odpowiednimi wartościami odniesienia dla horyzontalnej efektywności lotu na trasie określonymi w planie usprawnienia europejskiej sieci tras (ang. *European Route Network Improvement Plan, ERNIP*) dostępnym w momencie przyjmowania skorygowanych ogólnounijnymi docelowych parametrów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia, tj. w dniu 2 czerwca 2021 r. W ocenie tej uwzględniono uwarunkowania lokalne oraz uzupełniono ją poprzez skorygowanie środków, których wdrożenie zaplanowano w celu osiągnięcia docelowych parametrów w zakresie środowiska, pod względem elementów określonych w pkt 2.1 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (16) W odniesieniu do roku kalendarzowego 2020 ogólnounijny docelowy parametr skuteczności działania na trzeci okres odniesienia w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska, który pierwotnie określono w decyzji wykonawczej (UE) 2019/903, nie został zmieniony decyzją wykonawczą (UE) 2021/891 z uwagi na fakt, że okres stosowania tego docelowego parametru upłynął i że w związku z tym jego wdrożenie stało się tym samym ostateczne, nie dając możliwości dokonywania korekt z mocą wsteczną. W związku z tym nie zwrócono się do państw członkowskich o skorygowanie w projektach planów skuteczności działania przedłożonych do dnia 1 października 2021 r. swoich lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania na rok kalendarzowy 2020 w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska. W związku z tym zgodność lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie środowiska z odpowiednimi ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania należy ocenić w odniesieniu do lat kalendarzowych 2021, 2022, 2023 i 2024.

- (17) Projekty docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska przedłożone przez władze Litwy oraz odpowiadające im krajowe wartości odniesienia na trzeci okres odniesienia z planu usprawnienia europejskiej sieci tras, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii, są następujące:

	2021	2022	2023	2024
Projekty docelowych parametrów w zakresie środowiska na trasie przedłożone przez władze Litwy, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii	1,93 %	1,92 %	1,92 %	1,92 %
Wartości odniesienia dla Litwy	1,93 %	1,92 %	1,92 %	1,92 %

- (18) Komisja zauważa, że projekty docelowych parametrów w zakresie środowiska przedłożone przez władze Litwy są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia dla każdego roku kalendarzowego od 2021 do 2024 r.
- (19) W odniesieniu do pkt 2.1 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania władze Litwy przedstawiły szereg środków służących osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie środowiska, w tym rozszerzenie do lutego 2022 r. procedur dotyczących przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras w ramach Bałtyckiego FAB oraz środki zalecane w ERNIP przez menedżera sieci, w tym plan przejścia na nawigację opartą na charakterystykach i istotna rekonfiguracja przestrzeni powietrznej.
- (20) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 18 i 19 projekty docelowych parametrów zawarte w projekcie planu skuteczności działania Litwy należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska.

Ocena projektów docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości

- (21) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie przepustowości, Komisja oceniła zgodność docelowych parametrów przedłożonych przez władze Litwy w odniesieniu do średniego opóźnienia lotu w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego („opóźnienie ATFM”) na trasie na podstawie kryterium, o którym mowa w pkt 1.3 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W związku z tym proponowane docelowe parametry zawarte w projekcie planu skuteczności działania Litwy porównano z odpowiednimi wartościami odniesienia określonymi w planie operacyjnym sieci dostępnym w momencie przyjmowania skorygowanych ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia, tj. w dniu 2 czerwca 2021 r. W ocenie tej uwzględniono uwarunkowania lokalne oraz uzupełniono ją poprzez skorygowanie środków, których wdrożenie zaplanowano w celu osiągnięcia docelowych parametrów w zakresie przepustowości, pod względem elementów określonych w pkt 2.1 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (22) W odniesieniu do roku kalendarzowego 2020 ogólnounijny docelowy parametr skuteczności działania na trzeci okres odniesienia w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości, który pierwotnie określono w decyzji wykonawczej (UE) 2019/903, nie został zmieniony decyzją wykonawczą (UE) 2021/891 z uwagi na fakt, że okres stosowania tego parametru docelowego upłynął i że w związku z tym jego wdrożenie stało się tym samym ostateczne, nie dając możliwości dokonywania korekt z mocą wsteczną. W związku z tym nie zwrócono się do państw członkowskich o skorygowanie w projektach planów skuteczności działania przedłożonych do dnia 1 października 2021 r. swoich lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania na rok kalendarzowy 2020 w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości. W związku z tym zgodność lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości z odpowiednimi ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania należy ocenić w odniesieniu do lat kalendarzowych 2021, 2022, 2023 i 2024.
- (23) Projekty docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras przedłożone przez władze Litwy dla trzeciego okresu odniesienia, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot, oraz odpowiednie wartości odniesienia określone w planie operacyjnym sieci są następujące:

	2021	2022	2023	2024
Projekty docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras na Litwie w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot	0,01	0,03	0,03	0,03
Wartości odniesienia dla Litwy	0,01	0,03	0,03	0,03

- (24) Komisja zauważa, że projekty docelowych parametrów w zakresie przepustowości przedłożone przez władze Litwy są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia dla każdego roku kalendarzowego od 2021 do 2024 r.
- (25) W odniesieniu do pkt 2.1 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja zauważa, że w projekcie planu skuteczności działania Litwa przedstawiła szereg środków służących osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras. Przedmiotowe środki obejmują optymalizację przestrzeni powietrznej ośrodka kontroli obszaru Wilno, wdrożenie nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym, a także wprowadzenie w 2022 r. nowego systemu harmonogramów dla kontrolerów ruchu lotniczego.
- (26) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 24 i 25 projekty docelowych parametrów zawarte w projekcie planu skuteczności działania Litwy należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości.

Ocena projektów docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej

- (27) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, Komisja oceniła zgodność docelowych parametrów przedłożonych przez władze Litwy w odniesieniu do ustalonych kosztów jednostkowych („DUC”) trasowych służb żeglugi powietrznej na podstawie kryteriów, o których mowa w pkt 1.4 lit. a), b) i c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W kryteriach tych uwzględniono tendencję DUC w trzecim okresie odniesienia, długookresową tendencję DUC w drugim i trzecim okresie odniesienia (2015–2024) oraz wartość bazową DUC na szczeblu strefy pobierania opłat na tle średniej wartości dla stref pobierania opłat, w których kontekst operacyjny i gospodarczy, w jakim działają instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, jest podobny.
- (28) Ocenę docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na trasie przeprowadzono z uwzględnieniem uwarunkowań lokalnych. Uzupełniono ją poprzez skorygowanie kluczowych czynników i parametrów użytych do określenia tych docelowych parametrów, jak określono w pkt 2.1 lit. d) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (29) Projekty docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na trasie przedłożone przez władze Litwy na trzeci okres odniesienia są następujące:

Strefa pobierania opłat trasowych Litwy	2014 – wartość bazowa	2019 – wartość bazowa	2020–2021	2022	2023	2024
Projekty docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na trasie wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.)	45,12 EUR	37,64 EUR	50,51 EUR	44,40 EUR	41,02 EUR	37,52 EUR

- (30) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedstawiona przez władze Litwy tendencja DUC na trasie na szczeblu strefy pobierania opłat wynosząca -0,1 % w trzecim okresie odniesienia jest lepsza od ogólnounijnej tendencji wynoszącej +1,0 % w tym samym okresie.
- (31) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedłożona przez władze Litwy długookresowa tendencja DUC na trasie na szczeblu strefy pobierania opłat w drugim i trzecim okresie odniesienia wynosząca -2,0 % rocznie jest lepsza niż długookresowa ogólnounijna tendencja wynosząca -1,3 % w tym samym okresie.
- (32) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że przedłożona przez władze Litwy wartość bazowa DUC wynosząca 37,64 EUR w ujęciu realnym w cenach z 2017 r. („EUR2017”) jest o 42,7 % wyższa niż średnia wartość bazowa dla właściwej grupy porównawczej wynosząca 26,39 EUR w ujęciu EUR2017. Komisja zauważa, że w przypadku Litwy, ustalony koszt jednostkowy na trasie utrzymuje się powyżej średniej dla grupy porównawczej w trakcie całego trzeciego okresu odniesienia, przy czym dla 2024 r. zaobserwowano różnicę wynoszącą 23,0 %.

- (33) Jak wskazano w motywach 30 i 31, jasne jest, że Litwa osiąga wyniki powyżej zarówno ogólnounijnej tendencji DUC w trzecim okresie odniesienia, jak i ogólnounijnej długoterminowej tendencji DUC. DUC Litwy w 2024 r. jest ponadto niższy niż wartość bazowa z 2014 r. i jest stabilny w porównaniu z wartością bazową z 2019 r. Niezależnie od rozbieżności między wartością bazową Litwy a średnią dla grupy porównawczej wskazaną w motywie 32, Litwa wykazała ewolucję efektywności kosztowej prowadzącą do wyników lepszych niż ogólnounijne tendencje, co stanowi wystarczającą podstawę do ustalenia zgodności z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej na trzeci okres odniesienia.
- (34) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 27–33 projekty docelowych parametrów zawarte w przedstawionym przez władze Litwy projekcie planu skuteczności działania należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej.

WNIOSKI

- (35) Na podstawie oceny przedstawionej w motywach 10–34 Komisja stwierdziła, że docelowe parametry skuteczności działania zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Litwy są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.
- (36) Komisja zauważyła, że niektóre państwa członkowskie zasygnalizowały zamiar uwzględnienia w swoich podstawach kosztowych dla trzeciego okresu odniesienia pozycji kosztów związanych z lotniskowymi systemami wykrywania dronów. Na podstawie elementów zawartych w projektach planów skuteczności działania nie było możliwe precyzyjne ustalenie, w jakim stopniu państwa członkowskie uwzględniły takie ustalone koszty w swoich podstawach kosztowych dla trzeciego okresu odniesienia oraz – jeżeli koszty te zostały uwzględnione – w jakim stopniu są one ponoszone w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej i tym samym można je uznać za kwalifikowalne w ramach systemu skuteczności działania i opłat. Służby Komisji skierowały do wszystkich państw członkowskich wezwanie *ad hoc* do udzielenia informacji w celu zebrania odpowiednich informacji, a następnie poddadzą dodatkowej analizie zgłoszone koszty związane z lotniskowymi systemami wykrywania dronów w kontekście weryfikacji zgodności ze stawkami jednostkowymi. Niniejsza decyzja pozostaje bez uszczerbku dla ustaleń i wniosków Komisji w sprawie kosztów wykrywania dronów.
- (37) W odpowiedzi na rosyjską agresję wojskową wobec Ukrainy, która rozpoczęła się w dniu 24 lutego 2022 r., Unia wprowadziła w życie środki ograniczające zakazujące rosyjskim przewoźnikom lotniczym, wszelkim statkom powietrznym zarejestrowanym w Rosji i wszelkim niezarejestrowanym w Rosji statkom powietrznym, które są własnością lub są czarterowane lub w inny sposób kontrolowane przez jakąkolwiek rosyjską osobę fizyczną lub prawną, podmiot lub organ, lądowania na terytorium Unii, startu z niego lub przelotu nad nim. Środki te prowadzą do zmniejszenia natężenia ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej nad terytorium Unii. Skutki na poziomie ogólnounijnym nie powinny być jednak porównywalne ze zmniejszeniem natężenia ruchu lotniczego, które wynikało z wybuchu pandemii COVID-19 w marcu 2020 r. W związku z tym należy utrzymać obecne środki i procesy wdrażania systemu skuteczności działania i opłat w trzecim okresie odniesienia,

PRZYMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Wymienione w załączniku do niniejszej decyzji docelowe parametry skuteczności działania, zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Litwy zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004, są zgodne z ustalonymi na trzeci okres odniesienia ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania określonymi w decyzji wykonawczej (UE) 2021/891.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Litewskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 13 kwietnia 2022 r.

W imieniu Komisji
Adina VĂLEAN
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

Docelowe parametry skuteczności działania, zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Litwy zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004, uznane za zgodne z ustalonymi na trzeci okres odniesienia ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

Skuteczność zarządzania bezpieczeństwem

Litwa	Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, wyrażone jako poziom wdrożenia, poziomy A–D EASA				
Oдноśna instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej	Cel zarządzania bezpieczeństwem	2021	2022	2023	2024
Oro Navigacija	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa:	C	C	C	C
	Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa:	D	D	D	D
	Zapewnienie bezpieczeństwa:	C	C	C	C
	Propagowanie bezpieczeństwa:	C	C	C	C
	Kultura bezpieczeństwa	C	C	C	C

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE ŚRODOWISKA

Przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii

	2021	2022	2023	2024
Projekty docelowych parametrów w zakresie środowiska na trasie przedłożone przez władze Litwy, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii	1,93 %	1,92 %	1,92 %	1,92 %
Wartości odniesienia dla Litwy	1,93 %	1,92 %	1,92 %	1,92 %

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE PRZEPUSTOWOŚCI

Średnie opóźnienie ATFM na trasie w minutach na lot

	2021	2022	2023	2024
Projekty docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras na Litwie w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot	0,01	0,03	0,03	0,03
Wartości odniesienia dla Litwy	0,01	0,03	0,03	0,03

**KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE EFEKTYWNOŚCI KOSZTO-
WEJ****Ustalony koszt jednostkowy trasowych służb żeglugi powietrznej**

Strefa pobierania opłat trasowych Litwy	2014 – wartość bazowa	2019 – wartość bazowa	2020–2021	2022	2023	2024
Projekty docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na trasie wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.)	45,12 EUR	37,64 EUR	50,51 EUR	44,40 EUR	41,02 EUR	37,52 EUR