DECISÃO (UE) 2022/769 DA COMISSÃO

de 13 de abril de 2022

relativa à coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano nacional, apresentado pela Lituânia ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência

[notificada com o número C(2022) 2290]

(Apenas faz fé o texto em língua lituana)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu (regulamento-quadro) ([1]), nomeadamente o artigo 11.º, n.º 3, alínea c), primeiro parágrafo,

Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu ([2]), nomeadamente o artigo 14.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

CONSIDERAÇÕES GERAIS

(1) Nos termos do artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004, deve ser criado um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções da rede. Além disso, o artigo 10.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 exige que os Estados-Membros estabeleçam, a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo («FAB»), objetivos de desempenho vinculativos para cada período de referência do sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções da rede. Esses objetivos de desempenho têm de ser coerentes com os objetivos a nível da União adotados pela Comissão para o período de referência em questão. A Comissão é responsável por avaliar se os objetivos de desempenho propostos, constantes dos projetos de planos de desempenho elaborados pelos Estados-Membros são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União, utilizando os critérios de avaliação estabelecidos no anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

(2) Desde o primeiro trimestre de 2020, o surto da pandemia de COVID-19 afetou significativamente o setor dos transportes aéreos e reduziu consideravelmente os volumes de tráfego aéreo em comparação com os níveis anteriores à pandemia, devido às medidas tomadas pelos Estados-Membros e países terceiros para conter a pandemia.

(3) Os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência («PR3») foram inicialmente estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2019/903 da Comissão ([3]). Uma vez que foram definidos antes do início da pandemia de COVID-19, esses objetivos de desempenho a nível da União e os projetos de planos de desempenho para o PR3 subsequentemente apresentados pelos Estados-Membros não puderam ter em conta as alterações significativas das circunstâncias do transporte aéreo.

([1]) JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

([2]) Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu e que revoga os Regulamentos de Execução (UE) n.º 390/2013 e (UE) n.º 391/2013 (JO L 56 de 25.2.2019, p. 1).

([3]) Decisão de Execução (UE) 2019/903 da Comissão, de 29 de maio de 2019, que estabelece os objetivos de desempenho a nível da União da rede de gestão do tráfego aéreo para o terceiro período de referência com início em 1 de janeiro de 2020 e fim em 31 de dezembro de 2024 (JO L 144 de 3.6.2019, p. 49).

(4) Em resposta ao impacto da pandemia de COVID-19 na prestação de serviços de navegação aérea, foram estabelecidas medidas excecionais para o PR3 no Regulamento de Execução (UE) 2020/1627 da Comissão ([4]), em derrogação das disposições previstas no Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Nos termos do artigo 2.º, n.º 1, do referido regulamento derrogatório, em 2 de junho de 2021 a Comissão adotou a Decisão de Execução (UE) 2021/891 ([5]) que fixa objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3.

(5) A Comissão observa que as previsões de tráfego de base de outubro de 2021 do Serviço de Estatísticas e Previsões («STATFOR») do Eurocontrol preveem que o tráfego aéreo a nível da União atinja os seus níveis anteriores à pandemia no decurso de 2023 e exceda esses níveis em 2024. No entanto, o nível de incerteza quanto ao desenvolvimento do tráfego mantém-se particularmente elevado devido aos riscos relacionados com a evolução da situação epidemiológica da COVID-19. A Comissão observa igualmente que a recuperação do tráfego deverá ser desigual entre os Estados-Membros.

(6) Todos os Estados-Membros elaboraram e adotaram projetos de plano de desempenho com objetivos de desempenho locais revistos para o PR3, que foram apresentados à Comissão para avaliação até 1 de outubro de 2021. Na sequência da verificação da exaustividade desses projetos de planos de desempenho, a Comissão solicitou aos Estados-Membros que apresentassem projetos atualizados de planos de desempenho até 17 de novembro de 2021. A avaliação da Comissão apresentada na presente decisão baseia-se no projeto atualizado de plano de desempenho apresentado pela Lituânia.

(7) O organismo de análise do desempenho, que assiste a Comissão na implementação do sistema de desempenho nos termos do artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, transmitiu à Comissão um relatório aconselhando-a sobre a avaliação dos projetos de plano de desempenho para o PR3.

(8) Em conformidade com o artigo 14.º, n.º 1, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão avaliou a coerência dos objetivos de desempenho locais propostos pela Lituânia com base nos critérios de avaliação estipulados no anexo IV, ponto 1, desse Regulamento de Execução, tendo em conta as circunstâncias locais. Para cada domínio essencial de desempenho e seus objetivos de desempenho, a Comissão complementou a sua avaliação analisando os projetos de plano de desempenho no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2, do referido regulamento de execução.

(9) Uma vez que a Lituânia não tem nenhum aeroporto abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 no que diz respeito ao PR3, não existem objetivos de desempenho locais para os serviços de navegação aérea de terminal no âmbito do seu projeto de plano de desempenho relativo ao PR3. Por conseguinte, as conclusões contidas na presente decisão dizem exclusivamente respeito aos serviços de navegação aérea de rota.

AVALIAÇÃO DA COMISSÃO

Avaliação dos objetivos de desempenho propostos no domínio essencial de desempenho da segurança

(10) Quanto ao domínio essencial de desempenho da segurança, a Comissão avaliou a coerência dos objetivos apresentados pela Lituânia relativamente à eficácia da gestão da segurança dos prestadores de serviços de navegação aérea com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.1, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos de segurança no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

(11) O projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da segurança proposto pela Lituânia em relação à eficácia da gestão da segurança, dividido por cada objetivo de gestão da segurança e expresso como nível de aplicação, é o seguinte:

([4]) Regulamento de Execução (UE) 2020/1627 da Comissão, de 3 de novembro de 2020, relativo às medidas excecionais para o terceiro período de referência (2020-2024) aplicáveis ao sistema de desempenho e ao regime de tarifação no âmbito do céu único europeu devido à pandemia de COVID-19 (JO L 366 de 4.11.2020, p. 7).

([5]) Decisão de Execução (UE) 2021/891 da Comissão, de 2 de junho de 2021, que estabelece os objetivos de desempenho revistos a nível da União da rede de gestão do tráfego aéreo para o terceiro período de referência (2020-2024) e que revoga a Decisão de Execução (UE) 2019/903 (JO L 195 de 3.6.2021, p. 3).

Lituânia	**Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA**				
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	**Objetivo de gestão da segurança**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Oro Navigacija	Política e objetivos de segurança	C	C	C	**C**
	Gestão dos riscos para a segurança	D	D	D	**D**
	Garantia de segurança	C	C	C	**C**
	Promoção da segurança	C	C	C	**C**
	Cultura de segurança	C	C	C	**C**

(12) A Comissão considerou que o projeto de objetivos de segurança proposto pela Lituânia para o prestador de serviços de navegação aérea (Oro Navigacija) corresponde aos objetivos de segurança a nível da União para cada ano civil de 2021 a 2024.

(13) A Comissão observa que o projeto de plano de desempenho apresentado pela Lituânia estabelece medidas para a Oro Navigacija com vista à consecução dos objetivos de segurança locais, tais como a implantação de um novo sistema de gestão do tráfego aéreo (ATM) com funções de segurança adicionais, revisões regulares da política de segurança que tenham em conta a regulamentação nacional e internacional, o reforço da formação em matéria de segurança e o reforço da cooperação civil-militar.

(14) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos (12) e (13), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Lituânia devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da segurança.

Avaliação dos objetivos de desempenho propostos no domínio essencial de desempenho do ambiente

(15) Quanto ao domínio essencial de desempenho do ambiente, a coerência dos objetivos apresentados pela Lituânia relativamente à eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real foi avaliada com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.2, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos propostos constantes do projeto de plano de desempenho apresentado pela Lituânia foram comparados com os valores de referência pertinentes da eficiência de voo horizontal em rota estabelecidos no Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas («ERNIP») disponíveis no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos ambientais no que diz respeito aos elementos especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

(16) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho do ambiente, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano de desempenho apresentados até 1 de outubro de 2021, os seus objetivos de desempenho locais para o ano civil de 2020 no domínio essencial de desempenho do ambiente. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho ambiental locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.

(17) O projeto de objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho do ambiente proposto pela Lituânia e os valores de referência nacionais correspondentes para o PR3 do PIERN, expressos como a eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Objetivos ambientais em rota propostos pela Lituânia, expressos em termos de eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	**1,93 %**	**1,92 %**	**1,92 %**	**1,92 %**
Valores de referência para a Lituânia	1,93 %	1,92 %	1,92 %	1,92 %

(18) A Comissão observa que o projeto de objetivos ambientais proposto pela Lituânia coincide com os valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil de 2021 a 2024.

(19) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a Lituânia apresentou, no projeto de plano de desempenho, medidas para a consecução dos objetivos ambientais locais, que incluem o alargamento dos procedimentos relativos ao espaço aéreo de rotas livres no bloco funcional de espaço aéreo do Báltico até fevereiro de 2022, bem como as medidas recomendadas no ERNIP pelo gestor da rede, incluindo um plano de transição para a navegação baseada no desempenho e uma reconfiguração importante do espaço aéreo.

(20) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos (18) e (19), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Lituânia devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho do ambiente.

Avaliação dos objetivos de desempenho propostos no domínio essencial de desempenho da capacidade

(21) Quanto ao domínio essencial de desempenho da capacidade, a coerência dos objetivos apresentados pela Lituânia relativamente ao atraso médio da gestão do fluxo de tráfego aéreo («ATFM») em rota por voo foi avaliada com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos propostos constantes do projeto de plano de desempenho apresentado pela Lituânia foram comparados com os valores de referência pertinentes estabelecidos no Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas («ERNIP») disponíveis no momento da adoção dos objetivos de desempenho revistos a nível da União para o PR3, ou seja, em 2 de junho de 2021. Essa avaliação foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais e foi complementada por uma análise das medidas planeadas para cumprir os objetivos de capacidade especificados no anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

(22) Relativamente ao ano civil de 2020, o objetivo de desempenho a nível da União para o PR3 no domínio essencial de desempenho da capacidade, inicialmente estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2019/903, não foi revisto pela Decisão de Execução (UE) 2021/891, tendo em conta que o prazo para a aplicação desse objetivo havia expirado e que a sua aplicação se tinha portanto tornado definitiva, impossibilitando qualquer ajustamento retroativo. Por essa razão, não foi solicitado aos Estados-Membros que revissem, nos projetos de plano de desempenho apresentados até 1 de outubro de 2021, os seus objetivos de desempenho locais para o ano civil de 2020 no domínio essencial de desempenho da capacidade. Por conseguinte, a coerência dos objetivos de desempenho da capacidade locais com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União deve ser avaliada em relação aos anos civis de 2021, 2022, 2023 e 2024.

(23) O projeto de objetivos de capacidade de rota proposto pela Lituânia para o PR3, expresso em minutos de atraso ATFM por voo, bem como os valores de referência correspondentes estabelecidos no plano de operações da rede, são os seguintes:

	2021	2022	2023	2024
Objetivos de capacidade de rota propostos pela Lituânia, expressos em minutos de atraso ATFM por voo	**0,01**	**0,03**	**0,03**	**0,03**
Valores de referência para a Lituânia	0,01	0,03	0,03	0,03

(24) A Comissão observa que o projeto de objetivos de capacidade proposto pela Lituânia coincide com os valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil de 2021 a 2024.

(25) No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a Lituânia apresentou no projeto de plano de desempenho uma série de medidas para a consecução dos objetivos locais de capacidade em rota. Essas medidas incluem a otimização do espaço aéreo do centro de controlo da zona de Vílnius, a implantação de um novo sistema ATM, bem como a introdução de um novo sistema de escalas de controladores de tráfego aéreo (ATCO) em 2022.

(26) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos (24) e (25), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Lituânia devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho do ambiente.

Avaliação dos objetivos de desempenho propostos no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência

(27) Quanto ao domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, a coerência dos objetivos apresentados pela Lituânia relativamente ao custo unitário determinado («DUC») para serviços de navegação aérea em rota foi avaliada com base nos critérios estipulados no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a), b) e c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Esses critérios consistem na tendência do DUC durante o PR3, na tendência do DUC de longo prazo durante o PR2 e o PR3 (2015-2024) e no valor de referência para o DUC ao nível da zona de tarifação, comparativamente com o valor médio das zonas de tarifação onde os prestadores de serviços de navegação aérea têm um ambiente operacional e económico semelhante.

(28) A avaliação dos objetivos de custo-eficiência em rota foi realizada tendo em conta as circunstâncias locais. e complementada por uma análise dos principais fatores e parâmetros desses objetivos conforme especificado no anexo IV, ponto 2.1, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

(29) O projeto de objetivos da relação custo-eficiência em rota proposto pela Lituânia para o PR3 é o seguinte:

Zona de tarifação de rota da Lituânia	**Valor de referência de 2014**	**Valor de referência de 2019**	**2020-2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos, expressos em custo unitário determinado em rota (em termos reais a preços de 2017)	**45,12 EUR**	**37,64 EUR**	**50,51 EUR**	**44,40 EUR**	**41,02 EUR**	**37,52 EUR**

(30) Quanto ao critério estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a tendência do DUC em rota da Lituânia ao nível da zona de tarifação de −0,1 % durante o PR3 está de acordo com a tendência a nível da União de +1,0 % durante o mesmo período.

(31) Quanto ao critério estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a tendência do custo unitário determinado em rota de longo prazo da Lituânia ao nível da zona de tarifação de −2,0 % durante o PR2 e o PR3 vai além da tendência a nível da União de longo prazo de −1,3 % durante o mesmo período.

(32) Quanto ao critério estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que o valor de referência da Lituânia para o custo unitário determinado de 37,64 EUR em termos reais a preços de 2017 («EUR2017») é 42,7 % superior ao valor de referência médio de 26,39 EUR em EUR2017 do grupo de comparação relevante. A Comissão regista que o custo unitário determinado em rota da Lituânia continua acima da média do grupo de comparação durante todo o PR3, com uma diferença de 23,0 % observada para 2024.

(33) Tal como referido nos considerandos (30) e (31), é evidente que a Lituânia supera tanto a tendência do DUC a nível da União do PR3 como a tendência do DUC a nível da União de longo prazo. Além disso, o DUC da Lituânia em 2024 é inferior ao valor de referência de 2014 e mantém-se estável em comparação com o valor de referência de 2019. Independentemente da diferença entre o valor de referência da Lituânia e a média do grupo de referência observada no considerando (32), a Lituânia demonstrou uma evolução da relação custo-eficiência que corresponde às tendências a nível da União, o que constitui uma base suficiente para estabelecer a coerência com os objetivos de desempenho em termos de custo-eficiência a nível da União para o PR3.

(34) Com base nas constatações estabelecidas nos considerandos (27) e (33), os objetivos propostos incluídos no projeto de plano de desempenho da Lituânia devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência.

CONCLUSÕES

(35) Com base na avaliação apresentada nos considerandos (10) a (34), a Comissão concluiu que os objetivos de desempenho constantes do projeto de plano de desempenho apresentado pela Lituânia são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União.

(36) A Comissão observa que alguns Estados-Membros manifestaram a intenção de incluir elementos de custo relacionados com a deteção de drones aeroportuários nas suas bases de custos do PR3. Não foi possível determinar com precisão, com base nos elementos contidos nos projetos de plano de desempenho, em que medida os Estados-Membros incluíram esses custos determinados nas respetivas bases de custos do PR3 e, caso esses custos tenham sido incluídos, em que medida estão relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea e, por conseguinte, podem ser considerados elegíveis ao abrigo do regime de desempenho e tarifação. Os serviços da Comissão enviaram um pedido *ad hoc* a todos os Estados-Membros para obter as informações relevantes e analisarão mais aprofundadamente os custos comunicados de deteção de drones aeroportuários no contexto da verificação da conformidade com a taxa unitária. A presente decisão não prejudica as constatações e conclusões da Comissão sobre a questão dos custos de deteção de drones.

(37) Em resposta à agressão militar da Rússia contra a Ucrânia, que teve início em 24 de fevereiro de 2022, a União adotou medidas restritivas que proíbem as transportadoras aéreas russas, as aeronaves registadas na Rússia e as aeronaves não registadas na Rússia detidas ou fretadas, ou de qualquer outra forma controladas por qualquer pessoa singular ou coletiva, entidade ou organismo russo, de aterrar, descolar ou sobrevoar o território da União. Estas medidas estão a provocar uma redução do tráfego aéreo no espaço aéreo sobre o território da União. O impacto a nível da União não deverá, no entanto, ser comparável à redução do tráfego aéreo que resultou do surto da pandemia de COVID-19 em março de 2020. Por conseguinte, importa manter as medidas e os processos atuais para a implementação do regime de desempenho e de tarifação no PR3,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os objetivos incluídos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho apresentado pela Lituânia nos termos do Regulamento (CE) n.º 549/2004, enumerados no anexo da presente decisão, são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência («PR3») estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2021/891.

Artigo 2.º

A destinatária da presente decisão é a República da Lituânia.

Feito em Bruxelas, em 13 de abril de 2022.

Pela Comissão
Adina VĂLEAN
Membro da Comissão

ANEXO

Objetivos de desempenho incluídos no plano nacional apresentado pela Lituânia ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004, considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência.

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA SEGURANÇA

Eficácia da gestão da segurança

Lituânia	**Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em nível de execução, do nível A ao nível D da AESA**				
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	**Objetivo de gestão da segurança**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Oro Navigacija	Política e objetivos de segurança	C	C	C	**C**
	Gestão dos riscos para a segurança	D	D	D	**D**
	Garantia de segurança	C	C	C	**C**
	Promoção da segurança	C	C	C	**C**
	Cultura de segurança	C	C	C	**C**

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DO AMBIENTE

Eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Objetivos ambientais em rota propostos pela Lituânia, expressos em eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	**1,93 %**	**1,92 %**	**1,92 %**	**1,92 %**
Valores de referência para a Lituânia	1,93 %	1,92 %	1,92 %	1,92 %

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA CAPACIDADE

Atraso médio da ATFM em rota em minutos por voo

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Projeto de objetivos de capacidade de rota para a Lituânia, expressos em minutos de atraso ATFM por voo	**0,01**	**0,03**	**0,03**	**0,03**
Valores de referência para a Lituânia	0,01	0,03	0,03	0,03

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

Custo unitário determinado para os serviços de navegação aérea em rota

Zona de tarifação de rota para a Lituânia	**Valor de referência de 2014**	**Valor de referência de 2019**	**2020-2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Objetivos de custo-eficiência em rota propostos, expressos em custo unitário determinado para os serviços de navegação aérea em rota (em termos reais a preços de 2017)	**45,12 EUR**	**37,64 EUR**	**50,51 EUR**	**44,40 EUR**	**41,02 EUR**	**37,52 EUR**