2026/1042

18.5.2026

# ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2026/1042

**ze dne 23. dubna 2026**

**o souladu výkonnostních cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předloženém Irskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období systému sledování výkonnosti a systému poplatků v jednotném evropském nebi**

*(oznámeno pod číslem C(2026)2554)*

**(Pouze anglické a irské znění je závazné)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení) ([1]), a zejména na čl. 11 odst. 3 písm. c) uvedeného nařízení,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2803 ze dne 23. října 2024 o provádění jednotného evropského nebe ([2]), a zejména na čl. 58 odst. 3 uvedeného nařízení,

s ohledem na prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi a kterým se ruší prováděcí nařízení (EU) č. 390/2013 a (EU) č. 391/2013 ([3]), a zejména na čl. 15 odst. 1 a 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

## OBECNÉ POZNÁMKY

(1) Podle článku 11 nařízení (ES) č. 549/2004 mají členské státy vypracovat plány na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru, včetně výkonnostních cílů, na každé referenční období systému sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě a systému poplatků za ně. Tyto plány mají obsahovat místní výkonnostní cíle, které jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na dané referenční období.

(2) Dne 12. června 2024 přijala Komise výkonnostní cíle pro celou Unii na čtvrté referenční období (2025–2029). Tyto výkonnostní cíle pro celou Unii byly stanoveny prováděcím rozhodnutím Komise (EU) 2024/1688 ([4]).

(3) Dne 1. října 2024 předložilo Irsko Komisi návrh plánu výkonnosti na čtvrté referenční období. Poté, co Komise ověřila úplnost tohoto návrhu plánu výkonnosti, předložilo Irsko dne 18. listopadu 2024 aktualizovaný návrh plánu výkonnosti (dále jen „návrh plánu výkonnosti“).

([1]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) Úř. věst. L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) Úř. věst. L 56, 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2024/1688 ze dne 12. června 2024, kterým se stanoví výkonnostní cíle na úrovni Unie pro síť uspořádání letového provozu na čtvrté referenční období od 1. ledna 2025 do 31. prosince 2029 (Úř. věst. L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(4) Komise shledala, že výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů stanovené Irskem v návrhu plánu výkonnosti, pokud jde o jeho oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb, nesplňují kritéria pro posouzení stanovená v bodě 1.4 přílohy IV prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/317, a nejsou proto v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období.

(5) Dne 16. května 2025 proto Komise Irsko o zjištěních týkajících se nesouladu výkonnostních cílů uvedeného ve 4. bodě odůvodnění informovala prostřednictvím prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2025/1040 ([5]). V uvedeném rozhodnutí vydala Komise Irsku doporučení s cílem zajistit soulad jeho výkonnostních cílů s výkonnostními cíli pro celou Unii stanovenými na čtvrté referenční období.

(6) Dne 18. srpna 2025 předložilo Irsko Komisi k posouzení revidovaný návrh plánu výkonnosti na čtvrté referenční období. Po ověření úplnosti tohoto plánu předložilo Irsko dne 8. října 2025 aktualizovanou verzi revidovaného návrhu plánu výkonnosti (dále jen „revidovaný návrh plánu výkonnosti“).

(7) Podle čl. 15 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 posoudila Komise soulad místních výkonnostních cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti na základě kritérií pro posouzení stanovených v bodě 1 přílohy IV uvedeného prováděcího nařízení a v příslušných případech s přihlédnutím k místním okolnostem.

(8) Komise své posouzení revidovaného návrhu plánu výkonnosti doplnila přezkumem prvků uvedených v bodě 2 přílohy IV zmíněného prováděcího nařízení. Rozdělení nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby uvedené v bodě 2.1 písm. d) podbodě vii) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 však podléhá samostatnému přezkumu Komisí na základě doplňujících informací obdržených od Irska v prosinci 2025. Komise proto v této fázi nevyvodila žádné závěry ohledně souladu uvedené metodiky pro rozdělení nákladů s čl. 15 odst. 2 písm. e) a f) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ([6]) a čl. 22 odst. 5 prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(9) Výbor pro kontrolu výkonnosti, který je Komisi nápomocen při provádění systému sledování výkonnosti a systému poplatků podle čl. 13 odst. 2 nařízení (EU) 2024/2803, předložil Komisi své stanovisko k výkonnostním cílům obsaženým v revidovaném návrhu plánu výkonnosti Irska, pokud jde o soulad těchto cílů s výkonnostními cíli pro celou Unii. Zjištění uvedená v tomto rozhodnutí vycházejí z podrobného technického posouzení obsaženého ve stanovisku Výboru pro kontrolu výkonnosti ([7]).

## POSOUZENÍ KOMISE

### Posouzení cílů v oblasti bezpečnosti

(10) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se bezpečnosti, soulad cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti byl posouzen podle bodu 1.1 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

([5]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2025/1040 ze dne 16. května 2025 o nesouladu některých výkonnostních cílů obsažených v návrzích vnitrostátních plánů výkonnosti a plánů výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru předložených Belgií, Dánskem, Německem, Estonskem, Irskem, Řeckem, Francií, Lotyšskem, Lucemburskem, Nizozemskem a Slovenskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období systému sledování výkonnosti a systému poplatků v jednotném evropském nebi (Úř. věst. L, 2025/1040, 23.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

([6]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb) (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

([7]) Stanovisko Výboru pro kontrolu výkonnosti č. 1-2026 k posouzení revidovaných návrhů plánů výkonnosti na čtvrté referenční období, 28. ledna 2026.

(11) Výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti navržené Irskem v souvislosti s efektivností řízení bezpečnosti, rozdělené podle cílů řízení bezpečnosti a vyjádřené jako úroveň provádění, jsou tyto:

| **Irsko** | **Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti, vyjádřené jako úroveň provádění, v rozsahu úrovní A až D podle EASA** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Poskytovatel letových navigační služeb** | **Cíl řízení bezpečnosti** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
| AirNav Ireland | Bezpečnostní politika a cíle bezpečnosti | C | C | C | C | **C** |
| | Řízení bezpečnostních rizik | D | D | D | D | **D** |
| | Zajištění bezpečnosti | C | C | C | C | **C** |
| | Prosazování bezpečnosti | C | C | C | C | **C** |
| | Kultura bezpečnosti | C | C | C | C | **C** |

(12) Komise zjistila, že výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti navržené Irskem pro poskytovatele letových navigačních služeb „AirNav Ireland“ jsou, pokud jde o jednotlivé kalendářní roky v období 2025 až 2029, rovny cílům v oblasti bezpečnosti pro celou Unii.

(13) Komise bere na vědomí, že v revidovaném návrhu plánu výkonnosti jsou stanovena opatření pro AirNav Ireland za účelem dosažení místních cílů v oblasti bezpečnosti, jako je zlepšení identifikace a zaznamenávání nebezpečí, nákup softwaru pro analýzu údajů o úrovních únavy řídících letového provozu a nábor bezpečnostních analytiků, jejichž úkolem bude přezkoumávat změny v procesech řízení.

(14) Na základě zjištění uvedených v 11., 12. a 13. bodě odůvodnění jsou místní výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti na rok 2029 obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti v souladu s odpovídajícími cíli pro celou Unii stanovenými v prováděcím rozhodnutí (EU) 2024/1688. Proto by se mělo mít za to, že tyto místní výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

**Posouzení cílů v oblasti životního prostředí**

(15) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se životního prostředí, soulad cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti v souvislosti s průměrnou horizontální efektivitou traťových letů v rámci skutečné dráhy letu byl posouzen na základě kritéria stanoveného v bodě 1.2 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Navržené cíle Irska v oblasti životního prostředí proto byly porovnány s příslušnými referenčními hodnotami horizontální efektivity traťových letů stanovenými v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS, který byl vypracován v souladu s přílohou I prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/123 ([8]) a byl k dispozici v době přijetí výkonnostních cílů pro celou Unii na čtvrté referenční období, tj. dne 2. července 2024.

([8]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/123 ze dne 24. ledna 2019, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro funkce sítě uspořádání letového provozu (ATM) a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 677/2011 (Úř. věst. L 28, 31.1.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(16) Výkonnostní cíle v oblasti životního prostředí navržené Irskem na čtvrté referenční období a odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty z plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, jsou tyto:

| Irsko | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí**, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu | **1,42 %** | **1,40 %** | **1,38 %** | **1,36 %** | **1,34 %** |
| Referenční hodnoty | 1,42 % | 1,40 % | 1,38 % | 1,36 % | 1,34 % |

(17) Komise konstatuje, že cíle v oblasti životního prostředí navržené Irskem jsou rovny odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok čtvrtého referenčního období.

(18) Komise bere na vědomí, že Irsko v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předložilo opatření pro dosažení místních cílů v oblasti životního prostředí, která zahrnují zavedení nového systému uspořádání letového provozu (dále jen „ATM“) a realizaci přeshraničního vzdušného prostoru volných tratí včetně dalších možných zlepšení, která budou určena v průběhu čtvrtého referenčního období.

(19) Na základě zjištění uvedených v 16., 17. a 18. bodě odůvodnění by se mělo mít za to, že cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti Irska jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období.

**Posouzení cílů v oblasti kapacity**

(20) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity, soulad cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti v souvislosti s průměrným zpožděním na trati z důvodů uspořádání toku letového provozu (dále jen „ATFM“) na let byl posouzen na základě kritéria stanoveného v bodě 1.3 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Navržené cíle Irska v oblasti kapacity byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami stanovenými v operačním plánu sítě vypracovaném v souladu s článkem 9 prováděcího nařízení (EU) 2019/123, který byl k dispozici v době přijetí výkonnostních cílů pro celou Unii na čtvrté referenční období, tj. dne 2. července 2024.

(21) Cíle v oblasti traťové kapacity navržené Irskem na čtvrté referenční období, vyjádřené v minutách zpoždění z důvodů ATFM na let, a odpovídající referenční hodnoty z operačního plánu sítě jsou tyto:

| Irsko | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity**, vyjádřené v minutách zpoždění na trati z důvodů ATFM na let | **0,03** | **0,03** | **0,02** | **0,02** | **0,02** |
| Referenční hodnoty | 0,08 | 0,06 | 0,05 | 0,03 | 0,03 |

(22) Komise konstatuje, že cíle v oblasti kapacity navržené Irskem jsou nižší než odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty pro každý rok čtvrtého referenčního období.

(23) Komise bere na vědomí, že Irsko v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předložilo opatření pro dosažení místních cílů v oblasti traťové kapacity, která zahrnují nábor a výcvik dalších řídících letového provozu a pracovníků v oboru zabezpečovacích elektronických zařízení v letovém provozu, zdokonalení sektorového rozdělení a realizaci investic do systémů a infrastruktur umožňujících zvýšenou kapacitu.

(24) Dále Komise konstatuje, že Irsko v revidovaném návrhu plánu výkonnosti stanovilo v souladu s čl. 8 odst. 4 a čl. 10 odst. 3 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/317 další dva klíčové ukazatele výkonnosti a další související výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity. Účelem těchto dalších klíčových ukazatelů výkonnosti je sledovat, jak společnost AirNav Ireland provádí opatření, jež mají zvýšit počet řídících letového provozu a pracovníků v oboru zabezpečovacích elektronických zařízení v letovém provozu, které zaměstnává, měřeno v ekvivalentech plného pracovního úvazku. Zvýšení počtu ekvivalentů plného pracovního úvazku u těchto kategorií zaměstnanců má zásadní význam pro posílení kapacity vzdušného prostoru a podporu včasné realizace plánovaných investic do stálých aktiv.

(25) Irsko rovněž v souladu s čl. 11 odst. 4 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/317 zavedlo systémy pobídek finanční povahy, aby podpořilo dosažení dalších výkonnostních cílů v oblasti kapacity uvedených ve 24. bodě odůvodnění.

(26) S odkazem na 24. a 25. bod odůvodnění vnímá Komise další výkonnostní cíle v oblasti kapacity a související systémy finančních pobídek, jež Irsko v revidovaném návrhu plánu výkonnosti stanovilo, kladně. Komise bere na vědomí, že finanční pobídky jsou spojeny se skutečným vývojem provozu ve čtvrtém referenčním období a v případě, že plánovaný nábor řídících letového provozu a pracovníků v oboru zabezpečovacích elektronických zařízení v letovém provozu nebude plně realizován, by měly za cíl zmírnit náklady nesené uživateli vzdušného prostoru. Komise se domnívá, že finanční pobídky stanovené v tomto ohledu pro poskytovatele letových navigačních služeb jsou odůvodněné a přiměřené s ohledem na významné náklady spojené s náborem dalších řídících letového provozu a pracovníků v oboru zabezpečovacích elektronických zařízení v letovém provozu plánovaným během čtvrtého referenčního období.

(27) Na základě zjištění uvedených ve 21. až 26. bodě odůvodnění by se mělo mít za to, že cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti Irska a uvedené ve 21. bodě odůvodnění jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období.

**Přezkum cílů v oblasti kapacity pro letištní a přibližovací služby**

(28) V souladu s bodem 2.1 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 přezkoumala Komise výkonnostní cíle v oblasti kapacity pro letištní a přibližovací služby stanovené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti Irska, pokud jde o letiště uvedená v čl. 1 odst. 3 a 4 zmíněného prováděcího nařízení. Bylo zjištěno, že uvedené cíle nezavdávají důvod k obavám.

**Posouzení cílů v oblasti efektivity nákladů**

(29) V prováděcím rozhodnutí (EU) 2025/1040 dospěla Komise k závěru, že navržené cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Irskem v roce 2024 nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii. Ve svém revidovaném návrhu plánu výkonnosti Irsko navrhlo revidované cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby.

(30) Následující tabulka uvádí revidované výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů navržené Irskem v revidovaném návrhu plánu výkonnosti.

| **Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Irsku** | **Základní hodnota pro rok 2019** | **Základní hodnota pro rok 2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Revidované cíle v oblasti efektivity nákladů**, vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách roku 2022) | **27,61 EUR** | **26,89 EUR** | **28,49 EUR** | **29,51 EUR** | **29,49 EUR** | **29,56 EUR** | **29,85EUR** |

(31) Komise konstatuje, že stanovené jednotkové náklady Irska pro každý rok čtvrtého referenčního období jsou ve srovnání s návrhem plánu výkonnosti předloženým v roce 2024 o něco nižší, což představuje zlepšení.

(32) Následující tabulka uvádí stanovené náklady vyjádřené v eurech v reálných cenách roku 2022 (dále jen „eurové ceny roku 2022“) a předpoklady týkající se provozu uvedené Irskem pro oblast zpoplatnění v revidovaném návrhu plánu výkonnosti:

| **Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Irsku** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Revidované stanovené náklady v reálných cenách roku 2022** (revidovaný návrh plánu výkonnosti) | **147 mil. EUR** | **155 mil. EUR** | **158 mil. EUR** | **161 mil. EUR** | **165 mil. EUR** |
| **Prognóza provozu (revidovaný návrh plánu výkonnosti)**, vyjádřená v tisících výkonových jednotek traťových navigačních služeb | **5 175** | **5 256** | **5 349** | **5 458** | **5 544** |

(33) Komise posoudila soulad revidovaných cílů v oblasti efektivity nákladů navržených Irskem na základě kritérií stanovených v bodě 1.4 písm. a), b) a c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(34) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +2,1 % ve čtvrtém referenčním období zaostává za vývojovým trendem pro celou Unii, jenž ve stejném období činí –1,2 %.

(35) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +0,9 % ve třetím a čtvrtém referenčním období zaostává za dlouhodobým vývojovým trendem pro celou Unii, jenž ve stejném období činí –1,0 %.

(36) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že základní hodnota pro stanovené jednotkové náklady v Irsku ve výši 26,89 EUR v eurových cenách roku 2022 je o 5,4 % nižší než průměrná základní hodnota příslušné srovnávací skupiny stanovené v čl. 7 písm. b) prováděcího rozhodnutí (EU) 2024/1688, jež činí 28,43 EUR v eurových cenách roku 2022.

(37) Komise se dále zabývala tím, zda mohou být odchylky uvedené v 34. a 35. bodě odůvodnění považovány za nezbytné a přiměřené podle bodu 1.4 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Komise proto posoudila, zda jsou zjištěné odchylky od vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii a od dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii uvedené v 34. a 35. bodě odůvodnění způsobeny výhradně dodatečnými stanovenými náklady souvisejícími s opatřeními nezbytnými k dosažení výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity nebo restrukturalizačními opatřeními ve smyslu čl. 2 bodu 18 prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(38) Výbor pro kontrolu výkonnosti vypočítal odhadované rozdíly mezi stanovenými náklady na čtvrté referenční období, které Irsko uvedlo v revidovaném návrhu plánu výkonnosti, a stanovenými náklady, které by byly zapotřebí k souladu s vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii pro čtvrté referenční období a dlouhodobým vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii pro třetí a čtvrté referenční období dohromady. Na základě zjištění Výboru pro kontrolu výkonnosti jsou celkové stanovené náklady pro čtvrté referenční období navržené Irskem o přibližně 92,9 milionu EUR v eurových cenách roku 2022 nižší, než je úroveň nutná pro soulad s vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii, což představuje průměrný roční rozdíl ve výši 18,6 milionu EUR v eurových cenách roku 2022. Podobný rozdíl, který za celé čtvrté referenční období činil přibližně 98,0 milionu EUR v eurových cenách roku 2022, je pozorován oproti úrovni potřebné k dosažení souladu s dlouhodobým vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii, což odpovídá průměrnému ročnímu rozdílu ve výši 19,6 milionu EUR v eurových cenách roku 2022.

(39) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) podbodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Irsko v revidovaném návrhu plánu výkonnosti odkazuje na dodatečné stanovené náklady vzniklé v průběhu čtvrtého referenčního období poskytovateli traťových navigačních služeb AirNav Ireland v souvislosti s opatřeními nezbytnými k dosažení místních cílů v oblasti kapacity (dále jen „kapacitní opatření“).

(40) Komise konstatuje, že Irsko v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předložilo a vyčíslilo osm kapacitních opatření v celkové hodnotě za čtvrté referenční období 104,1 milionu EUR, vyjádřeno v reálných cenách roku 2022.

(41) Tato kapacitní opatření zahrnují v první řadě výcvik a zaměstnávání dalších pracovníků společností AirNav Ireland, zejména řídících letového provozu a pracovníků v oboru zabezpečovacích elektronických zařízení v letovém provozu:

— V průběhu čtvrtého referenčního období plánuje AirNav Ireland zvýšit počet řídících letového provozu v oblastním středisku řízení v Shannonu o 30 ekvivalentů plného pracovního úvazku, čímž se celkový počet řídících letového provozu v tomto oblastním středisku řízení v roce 2029 zvýší na 225 ekvivalentů plného pracovního úvazku. Irsko vysvětluje, že na základě tohoto opatření dosáhne počet řídících letového provozu společnosti AirNav Ireland úrovně, která je dostatečná pro uspokojení poptávky po provozu, a současně se posílí odolnost jejích operací. AirNav Ireland očekává, že se díky tomu výrazně sníží počet přesčasových hodin řídících letového provozu.

— Pokud jde o zaměstnání dalších pracovníků v oboru zabezpečovacích elektronických zařízení v letovém provozu, Irsko vysvětluje, že zvýšení počtu inženýrů by podpořilo realizaci kapitálových investičních projektů a zavedení nového systému ATM v průběhu čtvrtého referenčního období, jelikož v předchozích referenčních obdobích nebyl poskytovatel letových navigačních služeb z důvodu nedostatečného obsazení těchto pracovních pozic schopen plného uskutečnění investic dosáhnout. Kromě toho si společnost AirNav Ireland klade za cíl zaměstnat do roku 2029 celkem 83 pracovníků v oblasti řízení operací a obecné podpory, aby se řídící letového provozu, kteří jsou touto společností zaměstnáni, nemuseli zabývat neprovozními úkoly, a zvýšila se tak jejich produktivita a efektivita.

(42) Jako kapacitní opatření uvádí Irsko také investice do systémů a infrastruktury, jakož i pořízení a zavedení nového systému ATM, který zajistí funkční a technická zlepšení:

— Nový systém ATM nahradí původní systém, který se nyní používá již 17 let. Tento nový systém ATM přinese vylepšení technických funkcí, což podpoří řídící letového provozu při rozhodování, zvýší jejich produktivitu a povede k automatizaci rutinních úkolů.

— AirNav Ireland rovněž plánuje zavést nový pohotovostní systém ATM a rozšířit své budovy oblastního střediska řízení. Tato investice umožní prokázat a otestovat možnosti nového systému ATM, zvýšit kapacitu a zajistit kontinuitu služeb.

— Kromě toho AirNav Ireland zmodernizuje svoji radarovou infrastrukturu a provede výměnu technických součástí instalovaných v letech 2005 až 2008, jejichž životnost skončila. Cílem této investice je zajistit spolehlivé radarové pokrytí, lepší kapacitu a produktivitu.

(43) Kapacitní opatření, jež Irsko uvádí, podrobně analyzoval Výbor pro kontrolu výkonnosti. Při své analýze výbor zohlednil další odůvodnění poskytnutá v revidovaném návrhu plánu výkonnosti a další systémy pobídek uvedené v 25. a 26. bodě odůvodnění, které Irsko zavedlo v souvislosti s prováděním plánovaných náborů řídících letového provozu a pracovníků v oboru zabezpečovacích elektronických zařízení v letovém provozu v průběhu čtvrtého referenčního období. Vzhledem k těmto skutečnostem považoval Výbor pro kontrolu výkonnosti kapacitní opatření uváděná Irskem za nezbytná a přiměřená pro dosažení cílů v oblasti kapacity.

(44) Při zohlednění hodnocení provedeného Výborem pro kontrolu výkonnosti jsou dodatečné náklady vykázané Irskem na kapacitní opatření uvedená ve 39. až 43. bodě odůvodnění větší než odchylky od trendů efektivity nákladů pro celou Unii vypočtené Výborem pro kontrolu výkonnosti a uvedené ve 38. bodě odůvodnění.

(45) Ve světle okolností uvedených v 39. až 44. bodě odůvodnění Komise shledala, že kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) podbodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 by mělo být v případě Irska považováno za splněné, pokud jde o odchylku od vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii uvedenou v 34. bodě odůvodnění i pokud jde o odchylku od dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii uvedenou v 35. bodě odůvodnění. Komise se tudíž domnívá, že Irsko odpovídajícím způsobem zohlednilo doporučení stanovená v článku 3 prováděcího rozhodnutí (EU) 2025/1040, pokud jde o revizi jeho výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů.

(46) Na základě zjištění uvedených v 30. až 45. bodě odůvodnění by se mělo mít za to, že cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období.

**Přezkum cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby**

(47) V souladu s bodem 2.1 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 přezkoumala Komise výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro letištní a přibližovací služby stanovené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti Irska, pokud jde o letiště uvedená v čl. 1 odst. 3 a 4 zmíněného prováděcího nařízení. Bylo zjištěno, že uvedené cíle nezavdávají důvod k obavám.

**ZÁVĚRY**

(48) Na základě všech výše uvedených skutečností Komise zjistila, že výkonnostní cíle obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti Irska jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

*Článek 1*

Výkonnostní cíle obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předloženém Irskem na čtvrté referenční období, uvedené v příloze tohoto rozhodnutí, jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období stanovenými v prováděcím rozhodnutí (EU) 2024/1688.

*Článek 2*

Toto rozhodnutí je určeno Irsku.

V Bruselu dne 23. dubna 2026.

*Za Komisi*
Apostolos TZITZIKOSTAS
*člen Komise*

*PŘÍLOHA*

**Výkonnostní cíle obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předloženém Irskem podle nařízení (ES) č. 549/2004, u nichž bylo zjištěno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období**

## KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE BEZPEČNOSTI

### Efektivnost řízení bezpečnosti

| **Irsko** | **Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti, vyjádřené jako úroveň provádění**, v rozsahu úrovní A až D podle EASA | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb** | **Cíl řízení bezpečnosti** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
| **AirNav Ireland** | Bezpečnostní politika a cíle bezpečnosti | C | C | C | C | **C** |
| | Řízení bezpečnostních rizik | D | D | D | D | **D** |
| | Zajištění bezpečnosti | C | C | C | C | **C** |
| | Prosazování bezpečnosti | C | C | C | C | **C** |
| | Kultura bezpečnosti | C | C | C | C | **C** |

## KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

### Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu

| **Irsko** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí**, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu | **1,42 %** | **1,40 %** | **1,38 %** | **1,36 %** | **1,34 %** |

## KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

### Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM v minutách na let

| **Irsko** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity**, vyjádřené v minutách zpoždění z důvodů ATFM na let | **0,03** | **0,03** | **0,02** | **0,02** | **0,02** |

**KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ**

**Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby**

| **Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Irsku** | **Základní hodnota pro rok 2019** | **Základní hodnota pro rok 2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Revidované cíle v oblasti efektivity nákladů**, vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách roku 2022) | **27,61 EUR** | **26,89 EUR** | **28,49 EUR** | **29,51 EUR** | **29,49 EUR** | **29,56 EUR** | **29,85EUR** |