2026/1042

18.5.2026

KOMISJONI OTSUS (EL) 2026/1042,

23. aprill 2026,

milles käsitletakse Iirimaa poolt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt esitatud läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate tulemuseesmärkide kooskõla kogu ELi hõlmavate ühtse Euroopa taeva algatuse tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega

(teatavaks tehtud numbri C(2026) 2554 all)

(Ainult inglis- ja iirikeelne tekst on autentsed)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus), ([1]) eriti selle artikli 11 lõike 3 punkti c,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2024. aasta määrust (EL) 2024/2803 ühtse Euroopa taeva algatuse rakendamise kohta, ([2]) eriti selle artikli 58 lõiget 3,

võttes arvesse komisjoni 11. veebruari 2019. aasta rakendusmäärust (EL) 2019/317, millega kehtestatakse ühtse Euroopa taeva algatuse raames tulemuslikkuse kava ja tasude süsteem ning tunnistatakse kehtetuks rakendusmäärused (EL) nr 390/2013 ja (EL) nr 391/2013, ([3]) eriti selle artikli 15 lõikeid 1 ja 2,

ning arvestades järgmist:

ÜLDISED MÄRKUSED

(1) Rakendusmääruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 11 kohaselt peavad liikmesriigid riiklikul tasandil või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil kehtestama igaks aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi võrdlusperioodiks tulemuslikkuse kavad, sh tulemuseesmärgid. Need kavad peavad sisaldama kohalikke tulemuseesmärke, mis on kooskõlas kogu ELi hõlmavate asjaomase võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega.

(2) Komisjon võttis 12. juunil 2024 vastu kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid neljandaks võrdlusperioodiks (2025–2029). Need kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid on kindlaks määratud komisjoni rakendusotsuses (EL) 2024/1688 ([4]).

(3) Iirimaa esitas 1. oktoobril 2024 komisjonile neljanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kava projekti. Pärast seda, kui komisjon oli kontrollinud kõnealuse tulemuslikkuse kava projekti täielikkust, esitas Iirimaa 18. novembril 2024 ajakohastatud tulemuslikkuse kava projekti (edaspidi „tulemuslikkuse kava projekt“).

([1]) ELT L 96, 31.3.2004, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) ELT L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) ELT L 56, 25.2.2019, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/317/oj.
([4]) Komisjoni 12. juuni 2024. aasta rakendusotsus (EL) 2024/1688, millega kehtestatakse kogu ELi hõlmavad lennuliikluse juhtimisvõrgu tulemuseesmärgid neljandaks võrdlusperioodiks, mis algab 1. jaanuaril 2025 ja lõpeb 31. detsembril 2029 (ELT L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(4) Komisjon leidis, et Iirimaa tulemuslikkuse kava projektis marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonna kohta esitatud kulutõhususe tulemuseesmärgid ei vasta komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.4 esitatud hindamiskriteeriumidele ega ole seega kooskõlas kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega.

(5) Seepärast teavitas komisjon 16. mail 2025 komisjoni rakendusotsusega (EL) 2025/1040 ([5]) Iirimaad oma järeldustest põhjenduses 4 osutatud tulemuseesmärkide mittevastavuse kohta. Selles otsuses esitas komisjon Iirimaale soovitused, et tagada selle liikmesriigi tulemuseesmärkide kooskõla kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega.

(6) 18. augustil 2025 esitas Iirimaa komisjonile hindamiseks neljanda võrdlusperioodi läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekti. Pärast kõnealuse kava täielikkuse kontrollimist esitas Iirimaa 8. oktoobril 2025 läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekti ajakohastatud versiooni (edaspidi „läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekt“).

(7) Komisjon on rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 15 lõike 1 kohaselt hinnanud Iirimaa läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate kohalike tulemuseesmärkide kooskõla selle rakendusmääruse IV lisa punktis 1 esitatud hindamiskriteeriumide alusel, võttes vajaduse korral arvesse kohalikke olusid.

(8) Lisaks läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekti hindamisele vaatas komisjon läbi kõnealuse rakendusmääruse IV lisa punktis 2 esitatud elemendid. Komisjon vaatab aga Iirimaalt 2025. aasta detsembris saadud lisateabe põhjal eraldi läbi kulude jaotuse marsruudi ja terminali teenuste vahel, millele on osutatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunkti d alapunktis vii. Seepärast ei ole komisjon praeguses etapis teinud järeldusi selle kohta, kas kõnealune kulude jaotamise metoodika on kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 550/2004 ([6]) artikli 15 lõike 2 punktidega e ja f ning rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 22 lõikega 5.

(9) Tulemuslikkuse hindamise asutus, kes vastavalt määruse (EL) 2024/2803 artikli 13 lõikele 2 abistab komisjoni tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi rakendamisel, on esitanud komisjonile arvamuse Iirimaa läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate tulemuseesmärkide kooskõla kohta kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega. Käesolevas otsuses esitatud järeldustes on arvesse võetud tulemuslikkuse hindamise asutuse arvamuses ([7]) esitatud üksikasjalikku tehnilist hinnangut.

KOMISJONI HINNANG

Ohutuseesmärkide hindamine

(10) Ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis esitatud eesmärkide kooskõla hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.1 kohaselt.

([5]) Komisjoni 16. mai 2025. aasta rakendusotsus (EL) 2025/1040, milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt esitatud Belgia, Eesti, Iirimaa, Kreeka, Luksemburgi, Läti, Madalmaade, Prantsusmaa, Saksamaa, Slovakkia ja Taani riiklike ja funktsionaalsete õhuruumiosade tulemuslikkuse kavade projektides sisalduvate teatavate tulemuseesmärkide mittevastavust kogu ELi hõlmavatele ühtse Euroopa taeva algatuse tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidele (ELT L, 2025/1040, 23.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

([6]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 550/2004 aeronavigatsiooniteenuste osutamise kohta ühtses Euroopa taevas (teenuse osutamise määrus) (ELT L 96, 31.3.2004, lk 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

([7]) Tulemuslikkuse hindamise asutuse arvamus nr 1–2026 neljanda võrdlusperioodi läbivaadatud tulemuslikkuse kavade projektide hindamise kohta, 28. jaanuar 2026.

(11) Iirimaa kavandatavad ohutusega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärgid ohutusjuhtimise tulemuslikkuse alal on ohutusjuhtimise eesmärkide kaupa ja rakendamise taseme järgi esitatuna järgmised:

Iirimaa	**Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatud rakendamise tasemetena, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni**					
Aeronavigatsiooniteenuse osutaja	**Ohutusjuhtimise eesmärk**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
AirNav Ireland	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	C	**C**
	Ohutusriskide juhtimine	D	D	D	D	**D**
	Ohutuse tagamine	C	C	C	C	**C**
	Ohutuse edendamine	C	C	C	C	**C**
	Ohutuskultuur	C	C	C	C	**C**

(12) Komisjon leidis, et Iirimaa poolt aeronavigatsiooniteenuse osutaja AirNav Ireland jaoks kavandatud ohutusalased tulemuseesmärgid on võrdsed kogu ELi hõlmavate ohutuseesmärkidega iga kalendriaasta puhul ajavahemikul 2025–2029.

(13) Komisjon märgib, et läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis on teenuseosutajale AirNav Ireland ette nähtud meetmed kohalike ohutuseesmärkide saavutamiseks, näiteks ohtude kindlakstegemise ja registreerimise tõhustamine, lennujuhtide väsimustaseme andmete analüüsimiseks vajaliku tarkvara hankimine ning ohutusanalüütikute värbamine juhtimisprotsessides tehtud muudatuste läbivaatamiseks.

(14) Nagu on märgitud põhjendustes 11, 12 ja 13, on tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad 2029. aasta kohalikud ohutusalased tulemuseesmärgid kooskõlas rakendusotsuses (EL) 2024/1688 sätestatud vastavate kogu ELi hõlmavate eesmärkidega. Seepärast tuleks neid kohalikke ohutusalaseid tulemuseesmärke pidada kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega kooskõlas olevaks.

Keskkonnaeesmärkide hindamine

(15) Keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas on läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis esitatud eesmärkide kooskõla seoses marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmise tõhususega hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.2 esitatud kriteeriumi alusel. Sellest tulenevalt on Iirimaa kavandatud keskkonnaeesmärke võrreldud asjakohaste marsruutlennu horisontaalosa tõhususe kontrollväärtustega, mis on esitatud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/123 ([8]) I lisa kohaselt koostatud Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kavas (ERNIP) ja mis olid kättesaadavad kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkide vastuvõtmise ajal, st 2. juulil 2024.

([8]) Komisjoni 24. jaanuari 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/123, millega kehtestatakse lennuliikluse korraldamise (ATM) võrgu funktsioonide üksikasjalikud rakenduseeskirjad ja tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EL) nr 677/2011 (ELT L 28, 31.1.2019, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(16) Iirimaa poolt neljandaks võrdlusperioodiks kavandatud keskkonnaalased tulemuseesmärgid ja ERNIPi vastavad riiklikud kontrollväärtused, väljendatud marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena, on järgmised:

Iirimaa	2025	2026	2027	2028	2029
Keskkonnaga seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid, väljendatud marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	**1,42 %**	**1,40 %**	**1,38 %**	**1,36 %**	**1,34 %**
Kontrollväärtused	1,42 %	1,40 %	1,38 %	1,36 %	1,34 %

(17) Komisjon märgib, et Iirimaa kavandatud keskkonnaeesmärgid on võrdsed vastavate riiklike kontrollväärtustega neljanda võrdlusperioodi igal kalendriaastal.

(18) Komisjon märgib, et Iirimaa on läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis esitanud kohalike keskkonnaeesmärkide saavutamise meetmed, mis hõlmavad uue lennuliikluse korraldamise süsteemi kasutuselevõttu ja piiriülese vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi rakendamist, sealhulgas võimalikke edasisi täiustusi, mis määratakse kindlaks neljandal võrdlusperioodil.

(19) Põhjendustes 16, 17 ja 18 esitatud järelduste põhjal tuleks Iirimaa läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvaid keskkonnaga seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärke pidada kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega kooskõlas olevaks.

Läbilaskevõime-eesmärkide hindamine

(20) Läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis esitatud eesmärkide kooskõla seoses marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest (ATFM) tingitud keskmise hilinemisega lennu kohta hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.3 esitatud kriteeriumi alusel. Sellest tulenevalt on Iirimaa kavandatud läbilaskevõime-eesmärke võrreldud asjakohaste kontrollväärtustega, mis on esitatud rakendusmääruse (EL) 2019/123 artikli 9 kohaselt koostatud võrgu operatiivkavas ja mis olid kättesaadavad kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkide vastuvõtmise ajal, st 2. juulil 2024.

(21) Iirimaa poolt neljandaks võrdlusperioodiks kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime-eesmärgid, väljendatuna ATFM-hilinemise minutites lennu kohta, ning võrgustiku operatiivkavas esitatud vastavad kontrollväärtused on järgmised:

Iirimaa	2025	2026	2027	2028	2029
Läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärgid, väljendatud ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	**0,03**	**0,03**	**0,02**	**0,02**	**0,02**
Kontrollväärtused	0,08	0,06	0,05	0,03	0,03

(22) Komisjon märgib, et Iirimaa kavandatud läbilaskevõime-eesmärgid on neljanda võrdlusperioodi iga aasta vastavatest riiklikest kontrollväärtustest madalamad.

(23) Komisjon märgib, et Iirimaa on läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis esitanud kohalike marsruutlendude läbilaskevõime-eesmärkide saavutamise meetmed, mis hõlmavad täiendavate lennujuhtide ja lennuliikluse insener-tehnilise personali värbamist ja koolitamist, paremat sektoriteks jaotamist ning investeeringuid läbilaskevõime suurendamist võimaldavatesse süsteemidesse ja taristutesse.

(24) Lisaks märgib komisjon, et Iirimaa on vastavalt komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 8 lõikele 4 ja artikli 10 lõikele 3 esitanud läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas veel kaks peamist tulemusnäitajat ja nendega seotud täiendavad tulemuseesmärgid. Nende täiendavate peamiste tulemusnäitajate eesmärk on jälgida, kuidas AirNav Ireland rakendab meetmeid lennujuhtide ja lennuliikluse insener-tehniliste töötajate (mõõdetuna täistööajale taandatud töötajate arvuna) arvu suurendamiseks. Täistööajale taandatud töötajate arvu suurendamine nende töötajate kategooriate puhul on ülimalt oluline, et parandada õhuruumi läbilaskevõimet ja tagada, et kavandatud investeeringud põhivarasse tehakse õigeaegselt.

(25) Iirimaa on komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 4 kohaselt loonud ka rahalised stimuleerimiskavad, et toetada põhjenduse 24 kohaste läbilaskevõimega seotud täiendavate tulemuseesmärkide saavutamist.

(26) Põhjenduste 24 ja 25 puhul suhtub komisjon positiivselt läbilaskevõimega seotud täiendavatesse tulemuseesmärkidesse ja asjaomastesse rahalise stimuleerimise kavadesse, mille Iirimaa on esitanud läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis. Komisjon märgib, et rahalised stiimulid on seotud lennuliikluse tegeliku arenguga neljandal võrdlusperioodil ja nende eesmärk on leevendada õhuruumi kasutajate kulusid juhul, kui lennujuhtide ja lennuliikluse insener-tehnilise personali kavandatud värbamist ei rakendata täielikult. Komisjon leiab, et aeronavigatsiooniteenuse osutajatele sellega seoses kehtestatud rahalised stiimulid on põhjendatud ja proportsionaalsed, võttes arvesse märkimisväärseid kulusid, mis kaasnevad lennujuhtide ja lennuliikluse insener-tehnilise personali kavandatava värbamisega neljandal võrdlusperioodil.

(27) Põhjendustes 21–26 esitatud järelduste põhjal tuleks Iirimaa läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvaid ja põhjenduses 21 osutatud läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärke pidada kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega kooskõlas olevaks.

Terminali aeronavigatsiooniteenuste läbilaskevõime-eesmärkide läbivaatamine

(28) Komisjon vaatas rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunkti b alusel läbi Iirimaa läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad terminali aeronavigatsiooniteenuste läbilaskevõimega seotud tulemuseesmärgid, mis on ette nähtud selle rakendusmääruse artikli 1 lõigetes 3 ja 4 osutatud lennujaamadele. Leiti, et need eesmärgid ei tekita muret.

Kulutõhususeesmärkide hindamine

(29) Rakendusotsuses (EL) 2025/1040 järeldas komisjon, et Iirimaa 2024. aastal esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad marsruudi kulutõhususeesmärgid ei ole kooskõlas kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega. Iirimaa on läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis esitanud marsruudi läbivaadatud kulutõhususeesmärgid.

(30) Allpool tabelis on esitatud Iirimaa läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad läbivaadatud kulutõhususe tulemuseesmärgid.

Iirimaa kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	**2019 lähteväärtus**	**2024 lähteväärtus**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Marsruudi läbivaadatud kulutõhususeesmärgid, väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (reaalväärtuses 2022. aasta hindade alusel)	**27,61 eurot**	**26,89 eurot**	**28,49 eurot**	**29,51 eurot**	**29,49 eurot**	**29,56 eurot**	**29,85 eurot**

(31) Komisjon märgib, et Iirimaa kindlaksmääratud ühikuhind on neljanda võrdlusperioodi igal aastal 2024. aastal esitatud tulemuslikkuse kava projektiga võrreldes pisut madalam, mis kujutab endast edasiminekut.

(32) Iirimaa poolt läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis kehtestatud kindlaksmääratud kulud eurodes (väljendatud reaalväärtuses 2022. aasta hindade alusel) ja tasude sissenõudmise piirkonna liiklusprognoos on esitatud allpool tabelis:

Iirimaa kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Läbivaadatud kindlaksmääratud kulud reaalväärtuses 2022. aasta hindade alusel (läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekt)	**147 miljonit eurot**	**155 miljonit eurot**	**158 miljonit eurot**	**161 miljonit eurot**	**165 miljonit eurot**
Liiklusprognoos (läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekt), väljendatud marsruudil osutatavate teenuste tuhandetes ühikutes	**5 175**	**5 256**	**5 349**	**5 458**	**5 544**

(33) Komisjon on hinnanud Iirimaa kavandatavate läbivaadatud kulutõhususeesmärkide kooskõla rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a, b ja c esitatud kriteeriumidega.

(34) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a esitatud kriteeriumiga märgib komisjon, et neljandal võrdlusperioodil on marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil +2,1 %, mis on madalam kogu ELi arengusuundumusest, mis on samal perioodil –1,2 %.

(35) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b esitatud kriteeriumiga märgib komisjon, et marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil, mis on kolmandal ja neljandal võrdlusperioodil +0,9 % aastas, on madalam kogu ELi pikaajalisest arengusuundumusest, mis on samal perioodil –1,0 %.

(36) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Iirimaa kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus, väljendatud reaalväärtuses 2022. aasta hindade alusel, on 26,89 eurot ehk 5,4 % madalam kui rakendusotsuse (EL) 2024/1688 artikli 7 punkti b kohase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 28,43 eurot reaalväärtuses 2022. aasta hindade alusel.

(37) Lisaks uuris komisjon, kas põhjendustes 34 ja 35 osutatud kõrvalekaldeid võib pidada vajalikuks ja proportsionaalseks rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d kohaselt. Sellest tulenevalt on komisjon hinnanud, kas kõrvalekalded kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusest ja kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest arengusuundumusest, millele on osutatud põhjendustes 34 ja 35, tulenesid üksnes täiendavatest kindlaksmääratud kuludest, mis on seotud läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärkide saavutamiseks vajalike meetmetega, või restruktureerimismeetmetest rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 2 punkti 18 tähenduses.

(38) Tulemuslikkuse hindamise asutus on välja arvutanud hinnangulised erinevused Iirimaa poolt läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis neljandaks võrdlusperioodiks kehtestatud kindlaksmääratud kulude ning selliste kindlaksmääratud kulude vahel, mis on nõutavad, et järgida kogu ELi hõlmavat kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumust neljandal võrdlusperioodil ning kogu ELi hõlmavat kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalist arengusuundumust kolmandal ja neljandal võrdlusperioodil kokku. Tulemuslikkuse hindamise asutuse järelduste põhjal jäävad Iirimaa kavandatud neljanda võrdlusperioodi kindlaksmääratud kogukulud ligikaudu 92,9 miljoni euro (väljendatud reaalväärtuses 2022. aasta hindade alusel) võrra alla tasemele, mis on nõutav kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse järgimiseks; seega on iga-aastane puudujääk keskmiselt 18,6 miljonit eurot (väljendatud reaalväärtuses 2022. aasta hindade alusel). Samasugust erinevust, mis kogu neljanda võrdlusperioodi jooksul on ligikaudu 98,0 miljonit eurot (väljendatud reaalväärtuses 2022. aasta hindade alusel), võib täheldada võrreldes tasemega, mis on nõutav kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalise arengusuundumuse järgimiseks; seega on iga-aastane puudujääk keskmiselt 19,6 miljonit eurot (väljendatud reaalväärtuses 2022. aasta hindade alusel).

(39) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Iirimaa viitab läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis marsruudi aeronavigatsiooniteenuse osutaja AirNav Ireland poolt neljandal võrdlusperioodil kantud täiendavatele kindlaksmääratud kuludele seoses kohalike läbilaskevõimega seotud eesmärkide saavutamiseks vajalike meetmetega (edaspidi „läbilaskevõimemeetmed“).

(40) Komisjon märgib, et Iirimaa on läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis neljanda võrdlusperioodi raames esitanud ja kvantifitseerinud kaheksa läbilaskevõimemeedet koguväärtusega 104,1 miljonit eurot, väljendatud reaalväärtuses 2022. aasta hindade alusel.

(41) Need läbilaskevõimemeetmed hõlmavad esiteks teenuseosutaja AirNav Ireland täiendavate töötajate, eelkõige lennujuhtide ja lennuliikluse insener-tehnilise personali koolitamist ja töölevõtmist:

— AirNav Ireland kavatseb neljandal võrdlusperioodil suurendada Shannoni piirkondlikus juhtimiskeskuses tegutsevate lennujuhtide arvu 30 täistööajale taandatud töötaja võrra, tõstes tegutsevate lennujuhtide koguarvu 2029. aastaks 225 täistööajale taandatud töötajani. Iirimaa väitel võimaldab see meede tagada, et teenuseosutajal AirNav Ireland oleks liiklusnõudluse rahuldamiseks piisav arv lennujuhte ja ühtlasi suurendada asjaomase teenuseosutaja käitamisalast vastupanuvõimet. Selle tulemusena loodab AirNav Ireland märkimisväärselt vähendada lennujuhtide ületunnitööd.

— Seoses täiendava lennuliikluse insener-tehnilise personali värbamisega selgitab Iirimaa, et inseneride arvu suurendamine aitaks neljandal võrdlusperioodil ellu viia kapitaliinvesteeringuprojekte ja kasutusele võtta uue lennuliikluse korraldamise süsteemi, sest varasematel võrdlusperioodidel ei ole AirNav Ireland suutnud asjaomaseid investeeringuid täielikult rakendada lennuliikluse insener-tehnilise personali vähesuse tõttu. Lisaks on teenuseosutaja AirNav Ireland eesmärk võtta 2029. aastaks tööle kokku 83 käitamisega tegelevat ja tugiteenuseid pakkuvat töötajat, et vabastada lennujuhid mitteoperatiivsetest ülesannetest ja seeläbi suurendada töölevõetud lennujuhtide töö tulemuslikkust ja tõhusust.

(42) Iirimaa läbilaskevõimemeetmed hõlmavad ka süsteemidesse ja taristusse investeerimist ning uue lennuliikluse korraldamise süsteemi soetamist ja kasutuselevõttu, mis võimaldab teha funktsionaalseid ning tehnilisi täiustusi.

— Uue lennuliikluse korraldamise süsteemiga asendatakse varasem, 17 aastat kasutusel olnud süsteem. Uuel süsteemil on täiustatud tehnilised funktsioonid, mis aitavad lennujuhtidel otsuseid teha, suurendavad nende töö tulemuslikkust ja võimaldavad automatiseerida rutiinseid toiminguid.

— AirNav Ireland kavatseb kasutusele võtta ka uue lennuliikluse erakorralise korraldamise süsteemi ja laiendada oma piirkondliku juhtimiskeskuse hooneid. See investeering võimaldab kontrollida ja katsetada uue lennuliikluse korraldamise süsteemi rajatisi, suurendada läbilaskevõimet ja tagada teenuse järjepidevuse.

— Lisaks ajakohastab AirNav Ireland oma radaritaristut, sealhulgas vahetab välja aastatel 2005–2008 paigaldatud tehnilised komponendid, mille kasutusaeg on lõppenud. Selle investeeringu eesmärk on tagada radarite töökindlus kogu nende kattealal, suurendada läbilaskevõimet ja tõsta tulemuslikkust.

(43) Tulemuslikkuse hindamise asutus on üksikasjalikult analüüsinud Iirimaa esitatud läbilaskevõimemeetmeid. Oma analüüsis on tulemuslikkuse hindamise asutus võtnud arvesse läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis esitatud täiendavaid põhjendusi ning põhjendustes 25 ja 26 osutatud täiendavaid stimuleerimiskavasid, mille Iirimaa kehtestas seoses lennujuhtide ja lennuliikluse insener-tehnilise personali kavandatud värbamisega neljandal võrdlusperioodil. Seda arvesse võttes leidis tulemuslikkuse hindamise asutus, et Iirimaa esitatud läbilaskevõimemeetmed on läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks vajalikud ja proportsionaalsed.

(44) Võttes arvesse tulemuslikkuse hindamise asutuse hinnangut, on Iirimaa teatatud lisakulud seoses põhjendustes 39–43 osutatud läbilaskevõimemeetmetega suuremad kui rahaliselt tulemuslikkuse hindamise asutuse arvutatud kõrvalekalded kogu ELi hõlmavatest kulutõhususe suundumustest, mis on esitatud põhjenduses 38.

(45) Põhjendustes 39–44 esitatud kaalutlusi arvesse võttes leiab komisjon, et rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteerium on Iirimaa puhul täidetud seoses põhjenduses 34 osutatud kõrvalekaldega kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest arengusuundumusest ja seoses põhjenduses 35 osutatud kõrvalekaldega kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest arengusuundumusest. Seega leiab komisjon, et Iirimaa on rakendusotsuse (EL) 2025/1040 artiklis 3 esitatud soovitusi oma kohalike kulutõhususeesmärkide läbivaatamisel nõuetekohaselt arvesse võtnud.

(46) Põhjendustes 30–45 esitatud järelduste põhjal tuleks tulemuslikkuse kava projektis sisalduvaid kulutõhususega seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärke pidada kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega kooskõlas olevaks.

Terminali aeronavigatsiooniteenuste kulutõhususeesmärkide läbivaatamine

(47) Komisjon vaatas rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunkti c alusel läbi Iirimaa läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad terminali aeronavigatsiooniteenuste kulutõhususe tulemuseesmärgid, mis on ette nähtud selle rakendusmääruse artikli 1 lõigetes 3 ja 4 osutatud lennujaamadele. Leiti, et need eesmärgid ei tekita muret.

JÄRELDUSED

(48) Kõike eespool esitatut arvesse võttes leiab komisjon, et Iirimaa läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad tulemuseesmärgid on kooskõlas kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Iirimaa esitatud neljanda võrdlusperioodi läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad tulemuseesmärgid, mis on esitatud käesoleva otsuse lisas, on kooskõlas rakendusotsuses (EL) 2024/1688 sätestatud kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Iirimaale.

Brüssel, 23. aprill 2026

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Apostolos TZITZIKOSTAS

LISA

Iirimaa poolt määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt esitatud läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad tulemuseesmärgid, mis on kooskõlas kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega

OHUTUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Ohutusjuhtimise tulemuslikkus

Iirimaa	**Ohutusjuhtimise tulemuslikkuseesmärgid, väljendatud rakendamise tasemetena**, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	**Ohutusjuhtimise eesmärk**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
AirNav Ireland	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid:	C	C	C	C	**C**
	Ohutusriskide juhtimine:	D	D	D	D	**D**
	Ohutuse tagamine:	C	C	C	C	**C**
	Ohutuse edendamine:	C	C	C	C	**C**
	Ohutuskultuur	C	C	C	C	**C**

KESKKONNAGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmine tõhusus

Iirimaa	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Keskkonnaga seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid, väljendatud marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	**1,42 %**	**1,40 %**	**1,38 %**	**1,36 %**	**1,34 %**

LÄBILASKEVÕIMEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest tingitud keskmine lennu hilinemine minutites

Iirimaa	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	**0,03**	**0,03**	**0,02**	**0,02**	**0,02**

KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhinnad

Iirimaa kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	**2019 lähteväärtus**	**2024 lähteväärtus**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Marsruudi läbivaadatud kulutõhususeesmärgid, väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (reaalväärtuses 2022. aasta hindade alusel)	**27,61 eurodes**	**26,89 eurodes**	**28,49 eurodes**	**29,51 eurodes**	**29,49 eurodes**	**29,56 eurodes**	**29,85 eurodes**