ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2026/1042

z 23. apríla 2026

o súlade výkonnostných cieľov uvedených v revidovanom návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Írsko podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004, s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na štvrté referenčné obdobie systému výkonnosti a spoplatňovania v rámci jednotného európskeho neba

[oznámené pod číslom C(2026) 2554]

(Iba anglické a írske znenie je autentické)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie) ([1]), a najmä na jeho článok 11 ods. 3 písm. c),

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/2803 z 23. októbra 2024 o implementácii jednotného európskeho neba ([2]), a najmä na jeho článok 58 ods. 3,

so zreteľom na vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/317 z 11. februára 2019, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti a spoplatňovania v jednotnom európskom nebi a ktorým sa zrušujú vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 390/2013 a (EÚ) č. 391/2013 ([3]), a najmä na jeho článok 15 ods. 1 a 2,

keďže:

VŠEOBECNÉ ASPEKTY

(1) Podľa článku 11 nariadenia (ES) č. 549/2004 majú členské štáty vypracovať plány vrátane výkonnostných cieľov na každé referenčné obdobie systému výkonnosti a spoplatňovania leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií, buď na vnútroštátnej úrovni, alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru (ďalej len „FAB“). Tieto plány majú obsahovať výkonnostné ciele na miestnej úrovni, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na príslušné referenčné obdobie.

(2) Komisia 12. júna 2024 prijala celoúnijné výkonnostné ciele na štvrté referenčné obdobie (ďalej len „RO4“, 2025 – 2029). Tieto celoúnijné výkonnostné ciele boli stanovené vo vykonávacom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2024/1688 ([4]).

(3) Írsko 1. októbra 2024 predložilo Komisii návrh plánu výkonnosti na RO4. Po tom, ako Komisia overila úplnosť uvedeného návrhu plánu výkonnosti, Írsko 18. novembra 2024 predložilo aktualizovaný návrh plánu výkonnosti (ďalej len „návrh plánu výkonnosti“).

([1]) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) Ú. v. EÚ L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) Ú. v. EÚ L 56, 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2024/1688 z 12. júna 2024, ktorým sa stanovujú celoúnijné ciele výkonnosti pre sieť manažmentu letovej prevádzky na štvrté referenčné obdobie od 1. januára 2025 do 31. decembra 2029 (Ú. v. EÚ L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(4) Komisia zistila, že výkonnostné ciele v oblasti nákladovej efektívnosti, ktoré Írsko uviedlo v návrhu plánu výkonnosti v súvislosti so svojou traťovou zónou spoplatňovania, nespĺňajú kritériá posudzovania stanovené v bode 1.4 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2019/317, a preto nie sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

(5) Komisia preto 16. mája 2025 prostredníctvom vykonávacieho rozhodnutia Komisie (EÚ) 2025/1040 ([5]) oznámila Írsku zistenia týkajúce sa nesúladu výkonnostných cieľov uvedených v odôvodnení 4. V uvedenom rozhodnutí Komisia vydala Írsku odporúčania s cieľom zabezpečiť súlad jeho výkonnostných cieľov s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

(6) Írsko 18. augusta 2025 predložilo Komisii na posúdenie revidovaný návrh plánu výkonnosti na RO4. Po overení úplnosti daného plánu Írsko predložilo 8. októbra 2025 aktualizovanú verziu revidovaného návrhu plánu výkonnosti (ďalej len „revidovaný návrh plánu výkonnosti“).

(7) Podľa článku 15 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 Komisia posúdila súlad cieľov výkonnosti na miestnej úrovni uvedených v revidovanom návrhu plánu výkonnosti na základe kritérií posudzovania stanovených v bode 1 prílohy IV k uvedenému vykonávaciemu nariadeniu a s prihliadnutím na prípadné miestne okolnosti.

(8) Komisia doplnila svoje posúdenie revidovaného návrhu plánu výkonnosti o preskúmanie prvkov stanovených v bode 2 prílohy IV k uvedenému vykonávaciemu nariadeniu. Rozdelenie nákladov medzi traťové a terminálne služby uvedené v bode 2.1 písm. d) podbode vii) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 však podlieha samostatnému preskúmaniu zo strany Komisie na základe dodatočných informácií, ktoré Írsko poskytlo v decembri 2025. Komisia preto v tejto fáze nevyvodila žiadne závery, pokiaľ ide o súlad tejto metodiky rozdeľovania nákladov s článkom 15 ods. 2 písm. e) a f) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ([6]) a článkom 22 ods. 5 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.

(9) Rada pre preskúmanie výkonnosti (ďalej len „PRB“), ktorá pomáha Komisii pri implementácii systémov výkonnosti a spoplatňovania podľa článku 13 ods. 2 nariadenia (EÚ) č. 2024/2803, predložila Komisii svoje stanovisko k výkonnostným cieľom uvedeným v revidovanom návrhu plánu výkonnosti Írska, pokiaľ ide o súlad týchto cieľov s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi. Zistenia uvedené v tomto rozhodnutí vychádzajú z podrobného technického posúdenia uvedeného v stanovisku PRB ([7]).

POSÚDENIE KOMISIE

Posúdenie cieľov v oblasti bezpečnosti

(10) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť sa súlad cieľov uvedených v revidovanom návrhu plánu výkonnosti posudzoval v súlade s bodom 1.1 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.

([5]) Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2025/1040 zo 16. mája 2025 o nesúlade niektorých výkonnostných cieľov uvedených v návrhoch národných plánov výkonnosti alebo plánov výkonnosti funkčných blokov vzdušného priestoru, ktoré predložili Belgicko, Dánsko, Estónsko, Francúzsko, Grécko, Holandsko, Írsko, Lotyšsko, Luxembursko, Nemecko a Slovensko na základe nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004, s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na štvrté referenčné obdobie systému výkonnosti a spoplatňovania v rámci jednotného európskeho neba (Ú. v. EÚ L, 2025/1040, 23.5.2025, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

([6]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

([7]) Stanovisko PRB č. 1-2026 k posúdeniu revidovaných návrhov plánov výkonnosti na štvrté referenčné obdobie (RO4), 28. januára 2026.

(11) Toto sú ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť, ktoré predkladá Írsko v súvislosti s účinnosťou riadenia bezpečnosti, rozdelené podľa jednotlivých cieľov riadenia bezpečnosti a vyjadrené ako úroveň plnenia cieľov:

Írsko	**Ciele týkajúce sa účinnosti riadenia bezpečnosti vyjadrené ako úroveň vykonávania, a to v rozsahu úrovní A až D podľa agentúry EASA**					
Poskytovateľ leteckých navigačných služieb	**Cieľ riadenia bezpečnosti**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
AirNav Ireland	Politika a ciele v oblasti bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Riadenie rizika v oblasti bezpečnosti	D	D	D	D	**D**
	Zaistenie bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Kultúra bezpečnosti	C	C	C	C	**C**

(12) Komisia dospela k záveru, že ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti, ktoré Írsko navrhlo pre poskytovateľa leteckých navigačných služieb „AirNav Ireland“, sú rovnaké ako celoúnijné ciele v oblasti bezpečnosti na každý kalendárny rok od roku 2025 do roku 2029.

(13) Komisia poznamenáva, že v revidovanom návrhu plánu výkonnosti sa stanovujú opatrenia pre spoločnosť AirNav Ireland na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti bezpečnosti, ako je zlepšenie identifikácie a zaznamenávania nebezpečenstva, nákup softvéru na analýzu údajov o úrovniach únavy riadiacich letovej prevádzky (ďalej len „ATCO“) a nábor bezpečnostných analytikov na preskúmanie zmien v procesoch riadenia.

(14) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 11, 12 a 13 sú miestne ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti na rok 2029 uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti v súlade so zodpovedajúcimi celoúnijnými cieľmi stanovenými vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2024/1688. Tieto miestne ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti by sa preto mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi.

Posúdenie cieľov v oblasti životného prostredia

(15) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie sa súlad cieľov uvedených v revidovanom návrhu plánu výkonnosti v oblasti priemernej horizontálnej efektívnosti skutočnej trajektórie pri traťových letoch posudzoval na základe kritéria stanoveného v bode 1.2 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Preto sa navrhované ciele Írska v oblasti životného prostredia porovnali s príslušnými referenčnými hodnotami horizontálnej efektívnosti pri traťových letoch stanovenými v pláne skvalitnenia európskej siete tratí (ďalej len „plán ERNIP“) vypracovanom v súlade s prílohou I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2019/123 ([8]) a dostupnými v čase prijatia celoúnijných výkonnostných cieľov na RO4, t. j. 2. júla 2024.

([8]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/123 z 24. januára 2019, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá vykonávania funkcií siete manažmentu letovej prevádzky (ATM) a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 677/2011 (Ú. v. EÚ L 28, 31.1.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(16) Ciele výkonnosti v oblasti životného prostredia, ktoré Írsko navrhlo na RO4, a zodpovedajúce národné referenčné hodnoty z plánu ERNIP vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch, sú takéto:

Írsko	2025	2026	2027	2028	2029
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch	**1,42 %**	**1,40 %**	**1,38 %**	**1,36 %**	**1,34 %**
Referenčné hodnoty	1,42 %	1,40 %	1,38 %	1,36 %	1,34 %

(17) Komisia konštatuje, že navrhované ciele v oblasti životného prostredia, ktoré predložilo Írsko, sa rovnajú príslušným národným referenčným hodnotám za každý kalendárny rok RO4.

(18) Komisia konštatuje, že Írsko v revidovanom návrhu plánu výkonnosti predložilo opatrenia na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti životného prostredia, ktoré zahŕňajú zavádzanie nového systému manažmentu letovej prevádzky (ďalej len „ATM“) a zavedenie cezhraničného vzdušného priestoru s voľnými traťami vrátane prípadných ďalších zlepšení, ktoré sa majú určiť počas RO4.

(19) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 16, 17 a 18 by sa ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti Írska mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

Posúdenie cieľov v oblasti kapacity

(20) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu sa súlad cieľov uvedených v revidovanom návrhu plánu výkonnosti v oblasti priemerného meškania manažmentu toku letovej prevádzky (ďalej len „ATFM“) na trati na jeden let posudzoval na základe kritéria stanoveného v bode 1.3 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Preto sa navrhované ciele Írska v oblasti kapacity porovnali s príslušnými referenčnými hodnotami stanovenými v pláne prevádzky siete vypracovanom v súlade s článkom 9 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/123 a dostupnými v čase prijatia celoúnijných výkonnostných cieľov na RO4, t. j. 2. júla 2024.

(21) Ciele v oblasti traťovej kapacity, ktoré navrhlo Írsko na RO4, vyjadrené v minútach meškania ATFM na jeden let, a zodpovedajúce referenčné hodnoty v pláne prevádzky siete sú takéto:

Írsko	2025	2026	2027	2028	2029
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu vyjadrené v minútach meškania ATFM na trati na jeden let	**0,03**	**0,03**	**0,02**	**0,02**	**0,02**
Referenčné hodnoty	0,08	0,06	0,05	0,03	0,03

(22) Komisia konštatuje, že ciele v oblasti kapacity, ktoré navrhlo Írsko, sú nižšie ako zodpovedajúce národné referenčné hodnoty za každý rok RO4.

(23) Komisia poznamenáva, že Írsko v revidovanom návrhu plánu výkonnosti predstavilo opatrenia na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti traťovej kapacity, ktoré zahŕňajú nábor a výcvik ďalších riadiacich letovej prevádzky a technického personálu, ktorý plní úlohy súvisiace s prevádzkovou bezpečnosťou ATM (ďalej len „ATSEP“), lepšiu sektorizáciu a realizáciu investícií do systémov a infraštruktúr umožňujúcich zvýšenie kapacity.

(24) Komisia okrem toho konštatuje, že Írsko v revidovanom návrhu plánu výkonnosti stanovilo dva dodatočné kľúčové ukazovatele výkonnosti (ďalej len „KPI“) a súvisiace dodatočné ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu v súlade s článkom 8 ods. 4 a článkom 10 ods. 3 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2019/317. Účelom týchto dodatočných KPI je sledovať, ako spoločnosť AirNav Ireland vykonáva opatrenia na zvýšenie počtov zamestnancov ATCO a ATSEP meraných v ekvivalentoch plného pracovného času. Zvýšenie počtu ekvivalentov plného pracovného času v týchto kategóriách zamestnancov je rozhodujúce na účely posilnenia kapacity vzdušného priestoru a podpory včasnej realizácie plánovaných investícií do dlhodobého majetku.

(25) Írsko takisto zriadilo systémy stimulov finančnej povahy v súlade s článkom 11 ods. 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2019/317, aby podporilo dosiahnutie dodatočných cieľov výkonnosti v oblasti kapacity uvedených v odôvodnení 24.

(26) S odkazom na odôvodnenia 24 a 25 Komisia pozitívne vníma dodatočné ciele výkonnosti v oblasti kapacity a súvisiace systémy finančných stimulov, ktoré Írsko zaviedlo v revidovanom návrhu plánu výkonnosti. Komisia poznamenáva, že finančné stimuly súvisia so skutočným vývojom objemu dopravy počas RO4 a ich cieľom by bolo zmierniť náklady, ktoré znášajú používatelia vzdušného priestoru, ak sa plánované nábory ATCO a ATSEP nezrealizujú v plnej miere. Komisia sa domnieva, že finančné stimuly stanovené pre poskytovateľa leteckých navigačných služieb v tejto súvislosti sú odôvodnené a primerané vzhľadom na značné náklady spojené s plánovaným náborom ďalších ATCO a ATSEP počas RO4.

(27) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 21 až 26 by sa ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti Írska a v odôvodnení 21 mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

Preskúmanie cieľov v oblasti kapacity terminálnych leteckých navigačných služieb

(28) V súlade s bodom 2.1 písm. b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 Komisia preskúmala ciele výkonnosti v oblasti kapacity pre terminálne letecké navigačné služby stanovené írskym revidovaným návrhom plánu výkonnosti pre letiská uvedené v článku 1 ods. 3 a 4 uvedeného vykonávacieho nariadenia. Zistilo sa, že tieto ciele nevyvolávajú obavy.

Posúdenie cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti

(29) Vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2025/1040 Komisia dospela k záveru, že navrhované traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti uvedené v návrhu plánu výkonnosti Írska predloženom v roku 2024 neboli v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi. Írsko vo svojom revidovanom návrhu plánu výkonnosti navrhlo revidované traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti.

(30) V nasledujúcej tabuľke sú uvedené revidované ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti, ktoré navrhlo Írsko v revidovanom návrhu plánu výkonnosti.

Írska traťová zóna spoplatňovania	Východisková hodnota za rok 2019	Východisková hodnota za rok 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Revidované ciele v oblasti nákladovej efektívnosti vyjadrené ako stanovené traťové jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022)	**27,61 EUR**	**26,89 EUR**	**28,49 EUR**	**29,51 EUR**	**29,49 EUR**	**29,56 EUR**	**29,85EUR**

(31) Komisia konštatuje, že írske stanovené jednotkové náklady (ďalej len „DUC“) na každý rok RO4 sú o niečo nižšie ako v návrhu plánu výkonnosti predloženom v roku 2024, čo predstavuje zlepšenie.

(32) Stanovené náklady vyjadrené v eurách v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022 a aktualizované predpoklady objemu dopravy pre zónu spoplatňovania, ako sa uvádza v revidovanom návrhu plánu výkonnosti Írska, sú uvedené v tejto tabuľke:

Írska traťová zóna spoplatňovania	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Revidované stanovené náklady vyjadrené v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022 (revidovaný návrh plánu výkonnosti)	**147 miliónov EUR**	**155 miliónov EUR**	**158 miliónov EUR**	**161 miliónov EUR**	**165 miliónov EUR**
Prognóza objemu dopravy (revidovaný návrh plánu výkonnosti) vyjadrená v tisícoch traťových jednotiek služieb	**5 175**	**5 256**	**5 349**	**5 458**	**5 544**

(33) Komisia posúdila súlad revidovaných cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti navrhovaných Írskom na základe kritérií stanovených v bode 1.4 písm. a), b) a c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.

(34) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že vývoj traťových DUC na úrovni zóny spoplatňovania +2,1 % počas RO4 zaostáva za vývojom na úrovni Únie -1,2 % počas rovnakého obdobia.

(35) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že dlhodobý vývoj traťových DUC na úrovni zóny spoplatňovania +0,9 % počas tretieho referenčného obdobia (RO3) a RO4 zaostáva za dlhodobým celoúnijným vývojom -1,0 % počas rovnakého obdobia.

(36) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že írska východisková hodnota pre DUC 26,89 EUR vyjadrená v eurách v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022 je o 5,4 % nižšia ako priemerná východisková hodnota 28,43 EUR vyjadrená v eurách v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022 príslušnej porovnávacej skupiny stanovenej v článku 7 písm. b) vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2024/1688.

(37) Komisia ďalej preskúmala, či odchýlky uvedené v odôvodneniach 34 a 35 možno považovať za potrebné a primerané v súlade s bodom 1.4 písm. d) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Komisia preto posúdila, či sú zaznamenané odchýlky od celoúnijného vývoja DUC a od dlhodobého celoúnijného vývoja DUC, ktoré sa uvádzajú v odôvodneniach 34 a 35, spôsobené výlučne dodatočnými stanovenými nákladmi súvisiacimi s opatreniami potrebnými na dosiahnutie výkonnostných cieľov v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu alebo nákladmi na reštrukturalizáciu v zmysle článku 2 bodu 18 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.

(38) Rada pre preskúmanie výkonnosti vypočítala odhadované rozdiely medzi stanovenými nákladmi na RO4, ktoré Írsko uviedlo v revidovanom návrhu plánu výkonnosti, a stanovenými nákladmi, ktoré by boli potrebné na dosiahnutie celoúnijného vývoja DUC pre RO4 a dlhodobého celoúnijného vývoja DUC na RO3 a RO4 spolu. Na základe zistení rady pre preskúmanie výkonnosti celkové stanovené náklady na RO4, ktoré navrhlo Írsko, nedosahujú úroveň potrebnú na dosiahnutie celoúnijného vývoja DUC približne o 92,9 milióna EUR v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022, čo predstavuje priemerný ročný rozdiel 18,6 milióna EUR v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022. Počas celého RO4 sa pozoruje podobný rozdiel vo výške približne 98,0 milióna EUR v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022 oproti úrovni potrebnej na dosiahnutie dlhodobého celoúnijného vývoja DUC, čo zodpovedá priemernému ročnému rozdielu vo výške 19,6 milióna EUR v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022.

(39) Pokiaľ ide o kritérium uvedené v bode 1.4 písm. d) podbode i) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že Írsko v revidovanom návrhu plánu výkonnosti uviedlo dodatočné stanovené náklady, ktoré vzniknú počas RO4 poskytovateľovi traťových leteckých navigačných služieb AirNav Ireland v súvislosti s opatreniami potrebnými na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti kapacity (ďalej len „opatrenia týkajúce sa kapacity“).

(40) Komisia konštatuje, že Írsko v revidovanom návrhu plánu výkonnosti predstavilo a kvantifikovalo osem opatrení týkajúcich sa kapacity v celkovej hodnote 104,1 milióna EUR počas RO4 vyjadrenej v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022.

(41) Tieto opatrenia týkajúce sa kapacity zahŕňajú v prvom rade výcvik a zamestnanie ďalších pracovníkov, najmä ATCO a ATSEP, spoločnosťou AirNav Ireland:

— Spoločnosť AirNav Ireland plánuje počas RO4 zvýšiť počet riadiacich letovej prevádzky v prevádzke oblastného strediska riadenia (ďalej len „ACC“) Shannon o 30 ekvivalentov plného pracovného času, čím sa celkový počet riadiacich letovej prevádzky v prevádzke ACC v roku 2029 zvýši na 225 ekvivalentov plného pracovného času. Írsko vysvetľuje, že vďaka tomuto opatreniu bude počet zamestnancov ATCO spoločnosti AirNav Ireland primeraný na uspokojenie dopytu po doprave a zároveň na zvýšenie odolnosti jej prevádzky. V dôsledku toho AirNav Ireland očakáva výrazné zníženie nadčasov riadiacich letovej prevádzky.

— Pokiaľ ide o zamestnanie ďalších pracovníkov ATSEP, Írsko vysvetľuje, že zvýšenie počtu technických pracovníkov by podporilo realizáciu kapitálových investičných projektov a zavedenie nového systému ATM počas RO4, kým v predchádzajúcich referenčných obdobiach poskytovateľ leteckých navigačných služieb nebol schopný v plnej miere realizovať investície z dôvodu nedostatočného počtu zamestnancov v ATSEP. Okrem toho je cieľom spoločnosti AirNav Ireland zamestnať do roku 2029 celkovo 83 riadiacich a režijných podporných pracovníkov, čím sa riadiaci letovej prevádzky oslobodia od neprevádzkových úloh, a tým sa zvýši produktivita a efektívnosť zamestnaných riadiacich letovej prevádzky.

(42) Investície do systémov a infraštruktúry, nadobudnutie a zavedenie nového systému ATM, ktorý zabezpečí funkčné a technické zlepšenia, sú tiež opatrením týkajúcim sa kapacity, na ktoré sa Írsko odvoláva:

— Nový systém ATM nahradí pôvodný systém, ktorý sa v súčasnosti používa už 17 rokov. Nový systém ATM umožní lepšie technické funkcionality na podporu rozhodovania riadiacich letovej prevádzky, zlepšenú produktivitu riadiacich letovej prevádzky a automatizáciu bežných úloh.

— Spoločnosť AirNav Ireland takisto plánuje zaviesť nový pohotovostný systém ATM a rozšíriť svoje budovy ACC. Táto investícia umožní preukázať a otestovať zariadenia nového systému ATM, zvýšiť kapacitu a zabezpečiť kontinuitu služby.

— Okrem toho AirNav Ireland zmodernizuje svoju radarovú infraštruktúru vrátane výmeny technických komponentov nainštalovaných v rokoch 2005 až 2008, ktorých životnosť sa skončila. Cieľom tejto investície je zabezpečiť spoľahlivé rádiolokačné pokrytie, lepšiu kapacitu a produktivitu.

(43) Rada pre preskúmanie výkonnosti podrobne analyzovala opatrenia v oblasti kapacity, na ktoré sa Írsko odvoláva. Rada pre preskúmanie výkonnosti vo svojej analýze zohľadnila dodatočné odôvodnenia uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti a dodatočné systémy stimulov uvedené v odôvodneniach 25 a 26, ktoré Írsko zaviedlo v súvislosti s vykonávaním plánovaných náborov ATCO a ATSEP počas RO4. V tejto súvislosti PRB usúdila, že opatrenia týkajúce sa kapacity, na ktoré sa odvoláva Írsko, sú potrebné a primerané na dosiahnutie cieľov v oblasti kapacity.

(44) Vzhľadom na hodnotenie, ktoré vykonala PRB, sú dodatočné náklady, ktoré Írsko nahlásilo v súvislosti s opatreniami týkajúcimi sa kapacity uvedenými v odôvodneniach 39 až 43, vyššie ako odchýlky od celoúnijného vývoja nákladovej efektívnosti, ktoré vypočítala PRB a uvádzajú sa v odôvodnení 38.

(45) Vzhľadom na úvahy uvedené v odôvodneniach 39 až 44 Komisia dospela k záveru, že kritérium stanovené v bode 1.4 písm. d) podbode i) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 by sa malo v prípade Írska považovať za splnené, pokiaľ ide o odchýlku od celoúnijného vývoja DUC uvedeného v odôvodnení 34 a pokiaľ ide o odchýlku od dlhodobého celoúnijného vývoja DUC uvedeného v odôvodnení 35. Komisia sa preto domnieva, že Írsko primerane zohľadnilo odporúčania stanovené v článku 3 vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2025/1040, pokiaľ ide o revíziu jeho miestnych cieľov výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti.

(46) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 30 až 45 by sa ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

Preskúmanie cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti terminálnych leteckých navigačných služieb

(47) V súlade s bodom 2.1 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 Komisia preskúmala ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti pre terminálne letecké navigačné služby stanovené írskym revidovaným návrhom plánu výkonnosti pre letiská uvedené v článku 1 ods. 3 a 4 uvedeného vykonávacieho nariadenia. Zistilo sa, že tieto ciele nevyvolávajú obavy.

ZÁVERY

(48) Vzhľadom na všetky uvedené skutočnosti Komisia zistila, že výkonnostné ciele uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti Írska sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Výkonnostné ciele uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Írsko na štvrté referenčné obdobie (ďalej len „RO4“), vymenované v prílohe k tomuto rozhodnutiu, sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4 stanovenými vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2024/1688.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Írsku.

V Bruseli 23. apríla 2026

Za Komisiu
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komisie

PRÍLOHA

Výkonnostné ciele zahrnuté do revidovaného návrhu plánu výkonnosti predloženého Írskom podľa nariadenia (ES) č. 549/2004, o ktorých sa zistilo, že sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na štvrté referenčné obdobie

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA BEZPEČNOSŤ

Účinnosť riadenia bezpečnosti

Írsko	**Ciele týkajúce sa účinnosti riadenia bezpečnosti vyjadrené ako úroveň vykonávania**, a to v rozsahu úrovní A až D podľa agentúry EASA					
Príslušný poskytovateľ leteckých navigačných služieb	**Cieľ riadenia bezpečnosti**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
AirNav Ireland	Politika a ciele v oblasti bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Riadenie bezpečnostných rizík	D	D	D	D	**D**
	Zaistenie bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Kultúra bezpečnosti	C	C	C	C	**C**

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch

Írsko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch	**1,42 %**	**1,40 %**	**1,38 %**	**1,36 %**	**1,34 %**

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA KAPACITU

Priemerné meškanie ATFM na trati v minútach na jeden let

Írsko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu vyjadrené v minútach meškania ATFM na jeden let	**0,03**	**0,03**	**0,02**	**0,02**	**0,02**

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA NÁKLADOVÚ EFEKTÍVNOSŤ

Stanovené jednotkové náklady na traťové letecké navigačné služby

Írska traťová zóna spoplatňovania	**Východisková hodnota za rok 2019**	**Východisková hodnota za rok 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Revidované ciele v oblasti nákladovej efektívnosti vyjadrené ako stanovené traťové jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022)	**27,61 EUR**	**26,89 EUR**	**28,49 EUR**	**29,51 EUR**	**29,49 EUR**	**29,56 EUR**	**29,85 EUR**