Uradni list
Evropske unije

SL
Serija L

2026/1042

18.5.2026

SKLEP KOMISIJE (EU) 2026/1042

z dne 23. aprila 2026

o skladnosti ciljev uspešnosti iz revidiranega osnutka načrta izvedbe, ki ga je Irska predložila v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta, z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu

(notificirano pod dokumentarno številko C(2026) 2554)

(Besedilo v angleškem in irskem jeziku je edino verodostojno)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (okvirna uredba) ([1]) in zlasti člena 11(3), točka (c), Uredbe,

ob upoštevanju Uredbe (EU) 2024/2803 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2024 o izvajanju enotnega evropskega neba ([2]) in zlasti člena 58(3) Uredbe,

ob upoštevanju Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/317 z dne 11. februarja 2019 o določitvi načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu ter razveljavitvi izvedbenih uredb (EU) št. 390/2013 in (EU) št. 391/2013 ([3]) ter zlasti člena 15(1) in (2) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

SPLOŠNE UGOTOVITVE

(1) V skladu s členom 11 Uredbe (ES) št. 549/2004 morajo države članice na nacionalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora za vsako referenčno obdobje načrta izvedbe in ureditve pristojbin pripraviti načrte za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja, vključno s cilji uspešnosti. Ti načrti morajo vključevati lokalne cilje uspešnosti, ki so skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti za zadevno referenčno obdobje.

(2) Komisija je 12. junija 2024 sprejela vseevropske cilje uspešnosti za četrto referenčno obdobje (2025–2029). Navedeni vseevropski cilji uspešnosti so bili določeni v Izvedbenem sklepu Komisije (EU) 2024/1688 ([4]).

(3) Irska je 1. oktobra 2024 Komisiji predložila osnutek načrta izvedbe za četrto referenčno obdobje. Po preverjanju popolnosti navedenega osnutka načrta izvedbe s strani Komisije je Irska 18. novembra 2024 predložila posodobljen osnutek načrta izvedbe (v nadaljnjem besedilu: osnutek načrta izvedbe).

([1]) UL L 96, 31.3.2004, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) UL L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) UL L 56, 25.2.2019, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2024/1688 z dne 12. junija 2024 o določitvi vseevropskih ciljev uspešnosti za omrežje za upravljanje zračnega prometa za četrto referenčno obdobje, ki se začne 1. januarja 2025 in konča 31. decembra 2029 (UL L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(4) Komisija je ugotovila, da cilji uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, ki jih je Irska določila v osnutku načrta izvedbe v zvezi s svojim območjem zaračunavanja, ne izpolnjujejo meril za ocenjevanje iz točke 1.4 Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317, zato niso skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje.

(5) Komisija je zato 16. maja 2025 z Izvedbenim sklepom Komisije (EU) 2025/1040 ([5]) Irsko uradno obvestila o ugotovitvah glede neskladnosti ciljev uspešnosti iz uvodne izjave 4. V navedenem sklepu je Komisija izdala priporočila Irski z namenom zagotovitve skladnosti njenih ciljev uspešnosti z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje.

(6) Irska je 18. avgusta 2025 Komisiji v oceno predložila revidiran osnutek načrta izvedbe za četrto referenčno obdobje. Po preverjanju popolnosti navedenega načrta je 8. oktobra 2025 predložila posodobljeno različico revidiranega osnutka načrta izvedbe (v nadaljnjem besedilu: revidirani osnutek načrta izvedbe).

(7) Komisija je v skladu s členom 15(1) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 ocenila skladnost lokalnih ciljev uspešnosti iz revidiranega osnutka načrta izvedbe, in sicer na podlagi meril za ocenjevanje iz točke 1 Priloge IV k navedeni izvedbeni uredbi, po potrebi ob upoštevanju lokalnih okoliščin.

(8) Komisija je svojo oceno revidiranega osnutka načrta izvedbe dopolnila s pregledom elementov iz točke 2 Priloge IV k navedeni izvedbeni uredbi. Vendar je razporeditev stroškov med službami na rutah in terminalih iz točke 2.1(d)(vii) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 predmet ločenega pregleda Komisije na podlagi dodatnih informacij, ki jih je od Irske prejela decembra 2025. Komisija na tej stopnji še ni sprejela nobenega sklepa glede skladnosti navedene metodologije za razporeditev stroškov s členom 15(2), točki (e) in (f), Uredbe (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta ([6]) ter členom 22(5) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317.

(9) Odbor za oceno uspešnosti, ki Komisiji pomaga pri izvajanju načrtov izvedbe in ureditve pristojbin v skladu s členom 13(2) Uredbe (EU) 2024/2803, je Komisiji predložil mnenje o skladnosti ciljev uspešnosti iz revidiranega osnutka načrta izvedbe, ki ga je predložila Irska, z vseevropskimi cilji uspešnosti. Ugotovitve iz tega sklepa temeljijo na podrobni tehnični oceni, navedeni v mnenju odbora za oceno uspešnosti ([7]).

OCENA KOMISIJE

Ocena ciljev glede varnosti

(10) Kar zadeva ključno področje uspešnosti glede varnosti, je bila skladnost ciljev iz revidiranega osnutka načrta izvedbe ocenjena v skladu s točko 1.1 Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

([5]) Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2025/1040 z dne 16. maja 2025 o neskladnosti nekaterih ciljev uspešnosti iz osnutkov nacionalnih načrtov izvedbe ali načrtov izvedbe na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, ki so jih v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta predložili Belgija, Danska, Nemčija, Estonija, Irska, Grčija, Francija, Latvija, Luksemburg, Nizozemska in Slovaška, z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu (UL L, 2025/1040, 23.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

([6]) Uredba (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu (Uredba o izvajanju služb) (UL L 96, 31.3.2004, str. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

([7]) Mnenje odbora za oceno uspešnosti št. 1-2026 o oceni revidiranih osnutkov načrtov izvedbe za četrto referenčno obdobje, 28. januar 2026.

(11) Cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede varnosti, ki jih je Irska predlagala glede učinkovitosti upravljanja varnosti, razčlenjeni po ciljih glede upravljanja varnosti in izraženi kot raven izvajanja, so:

Irska	**Cilji glede učinkovitosti upravljanja varnosti, izraženi kot raven izvajanja, ki sega od ravni A do ravni D EASA**					
Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa	**Cilj glede upravljanja varnosti**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
AirNav Ireland	Varnostna politika in cilji	C	C	C	C	**C**
	Obvladovanje varnostnega tveganja	D	D	D	D	**D**
	Zagotavljanje varnosti	C	C	C	C	**C**
	Spodbujanje varnosti	C	C	C	C	**C**
	Kultura varnosti	C	C	C	C	**C**

(12) Komisija je ugotovila, da so cilji uspešnosti glede varnosti, ki jih je Irska predlagala za izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa AirNav Ireland, enaki vseevropskim ciljem glede varnosti za vsako koledarsko leto za obdobje od 2025 do 2029.

(13) Komisija ugotavlja, da revidirani osnutek načrta izvedbe določa ukrepe za AirNav Ireland za doseganje lokalnih varnostnih ciljev, kot so izboljšanje prepoznavanja in evidentiranja nevarnosti, nakup programske opreme za analizo podatkov o stopnjah utrujenosti kontrolorjev zračnega prometa ter zaposlovanje varnostnih analitikov za pregled sprememb v postopkih upravljanja.

(14) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav 11, 12 in 13, so lokalni cilji uspešnosti glede varnosti za leto 2029, vključeni v revidirani osnutek načrta izvedbe, v skladu z ustreznimi vseevropskimi cilji iz Izvedbenega sklepa (EU) 2024/1688. Zato bi bilo treba navedene lokalne cilje uspešnosti glede varnosti šteti za skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti.

Ocena ciljev glede okolja

(15) Kar zadeva ključno področje uspešnosti glede okolja, je bila skladnost ciljev iz revidiranega osnutka načrta izvedbe glede povprečne horizontalne učinkovitosti leta na ruti za dejansko trajektorijo ocenjena v skladu z merilom iz točke 1.2 Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317. V skladu s tem so bili cilji glede okolja, ki jih je predlagala Irska, primerjani z zadevnimi referenčnimi vrednostmi za horizontalno učinkovitost leta na ruti, določenimi v načrtu za izboljšanje evropskega omrežja rut (ERNIP), ki je bil pripravljen v skladu s Prilogo I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2019/123 ([8]) in na voljo ob sprejetju vseevropskih ciljev uspešnosti za četrto referenčno obdobje, tj. 2. julija 2024.

([8]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/123 z dne 24. januarja 2019 o določitvi podrobnih pravil za izvajanje funkcij omrežja za upravljanje zračnega prometa in o razveljavitvi Uredbe Komisije (EU) št. 677/2011 (UL L 28, 31.1.2019, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(16) Cilji uspešnosti glede okolja, ki jih je Irska predlagala za četrto referenčno obdobje, in ustrezne nacionalne referenčne vrednosti iz ERNIP, izraženi kot povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za dejansko trajektorijo, so:

Irska	2025	2026	2027	2028	2029
Cilji na ključnem področju uspešnosti glede okolja, izraženi kot povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za dejansko trajektorijo	**1,42 %**	**1,40 %**	**1,38 %**	**1,36 %**	**1,34 %**
Referenčne vrednosti	1,42 %	1,40 %	1,38 %	1,36 %	1,34 %

(17) Komisija ugotavlja, da so cilji glede okolja, ki jih je predlagala Irska, enaki ustreznim nacionalnim referenčnim vrednostim za vsako koledarsko leto četrtega referenčnega obdobja.

(18) Komisija ugotavlja, da je Irska v revidiranem osnutku načrta izvedbe predstavila ukrepe za doseganje lokalnih ciljev glede okolja, ki vključujejo uvedbo novega sistema upravljanja zračnega prometa in izvajanje čezmejnega zračnega prostora prostih rut, vključno z morebitnimi prihodnjimi izboljšavami, opredeljenimi med četrtim referenčnim obdobjem.

(19) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav 16, 17 in 18 bi bilo treba cilje na ključnem področju uspešnosti glede okolja iz revidiranega osnutka načrta izvedbe Irske šteti za skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje.

Ocena ciljev glede zmogljivosti

(20) Kar zadeva ključno področje uspešnosti glede zmogljivosti, je bila skladnost ciljev iz revidiranega osnutka načrta izvedbe glede povprečne zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti na let ocenjena na podlagi merila iz točke 1.3 Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317. V skladu s tem so bili cilji glede zmogljivosti, ki jih je predlagala Irska, primerjani z zadevnimi referenčnimi vrednostmi, določenimi v načrtu delovanja omrežja, ki je bil pripravljen v skladu s členom 9 Izvedbene uredbe (EU) 2019/123 in na voljo ob sprejetju vseevropskih ciljev uspešnosti za četrto referenčno obdobje, tj. 2. julija 2024.

(21) Cilji glede zmogljivosti na ruti, ki jih je Irska predlagala za četrto referenčno obdobje, izraženi v minutah zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let, in ustrezne referenčne vrednosti iz načrta delovanja omrežja so:

Irska	2025	2026	2027	2028	2029
Cilji na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, izraženi v minutah zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na rutah na let	**0,03**	**0,03**	**0,02**	**0,02**	**0,02**
Referenčne vrednosti	0,08	0,06	0,05	0,03	0,03

(22) Komisija ugotavlja, da so cilji glede zmogljivosti, ki jih je predlagala Irska, nižji od ustreznih nacionalnih referenčnih vrednosti za vsako leto četrtega referenčnega obdobja.

(23) Komisija ugotavlja, da je Irska v revidiranem osnutku načrta izvedbe predstavila ukrepe za doseganje lokalnih ciljev glede zmogljivosti na rutah, ki vključujejo zaposlovanje in usposabljanje dodatnih kontrolorjev zračnega prometa in tehničnega osebja za področje varnosti zračnega prometa (ATSEP), boljšo sektorsko porazdelitev ter izvedbo naložb v sisteme in infrastrukturo, ki omogočajo večjo zmogljivost.

(24) Poleg tega Komisija ugotavlja, da je Irska v revidiranem osnutku načrta izvedbe določila dva dodatna ključna kazalnika uspešnosti in s tem povezane dodatne cilje uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti v skladu s členom 8(4) in členom 10(3) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/317. Namen teh dodatnih ključnih kazalnikov uspešnosti je spremljati, kako družba AirNav Ireland izvaja ukrepe za povečanje števila kontrolorjev zračnega prometa in ATSEP v ekvivalentih polnega delovnega časa. Povečanje števila ekvivalentov polnega delovnega časa v navedenih kategorijah osebja je ključnega pomena za povečanje zmogljivosti zračnega prostora in podporo pravočasnemu izvajanju načrtovanih naložb v osnovna sredstva.

(25) Irska je v skladu s členom 11(4) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/317 vzpostavila tudi sisteme spodbud finančne narave, da bi podprla doseganje dodatnih ciljev uspešnosti glede zmogljivosti iz uvodne izjave 24.

(26) V zvezi z uvodnima izjavama 24 in 25 Komisija pozitivno ocenjuje dodatne cilje uspešnosti glede zmogljivosti in z njimi povezane sisteme finančnih spodbud, ki jih je Irska določila v revidiranem osnutku načrta izvedbe. Komisija ugotavlja, da so finančne spodbude povezane z dejanskim razvojem prometa v četrtem referenčnem obdobju in bi bile namenjene zmanjšanju stroškov za uporabnike zračnega prostora, če načrtovano zaposlovanje kontrolorjev zračnega prometa in ATSEP ne bi bilo izvedeno v celoti. Komisija meni, da so finančne spodbude, ki so v zvezi s tem določene za izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa, upravičene in sorazmerne glede na znatne stroške, povezane z načrtovanim zaposlovanjem dodatnih kontrolorjev zračnega prometa in ATSEP v četrtem referenčnem obdobju.

(27) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav 21 do 26 bi bilo treba cilje na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti iz revidiranega osnutka načrta izvedbe Irske in navedene v uvodni izjavi 21 šteti za skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje.

Pregled ciljev glede zmogljivosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih

(28) Komisija je v skladu s točko 2.1(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 pregledala cilje uspešnosti glede zmogljivosti iz revidiranega osnutka načrta izvedbe Irske za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih v zvezi z letališči iz člena 1(3) in (4) navedene izvedbene uredbe. Ugotovljeno je bilo, da navedeni cilji ne vzbujajo pomislekov.

Ocena ciljev glede stroškovne učinkovitosti

(29) Komisija je v Izvedbenem sklepu (EU) 2025/1040 ugotovila, da predlagani cilji glede stroškovne učinkovitosti na rutah, vključeni v osnutek načrta izvedbe, ki ga je Irska predložila leta 2024, niso skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti. Irska je v okviru svojega revidiranega osnutka načrta izvedbe predlagala revidirane cilje glede stroškovne učinkovitosti na rutah.

(30) V spodnji preglednici so prikazani revidirani cilji uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, ki jih je Irska predlagala v revidiranem osnutku načrta izvedbe.

Irsko območje zaračunavanja na rutah	Izhodiščna vrednost za leto 2019	Izhodiščna vrednost za leto 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Revidirani cilji glede stroškovne učinkovitosti, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto na ruti (v realnih cenah iz leta 2022)	**27,61 EUR**	**26,89 EUR**	**28,49 EUR**	**29,51 EUR**	**29,49 EUR**	**29,56 EUR**	**29,85EUR**

(31) Komisija ugotavlja, da so irski ugotovljeni stroški na enoto za vsako leto četrtega referenčnega obdobja nekoliko nižji kot v osnutku načrta izvedbe, predloženem leta 2024, kar pomeni izboljšanje.

(32) Ugotovljeni stroški, izraženi v EUR v realnih cenah iz leta 2022, in predpostavke o prometu za območje zaračunavanja, kot jih je Irska določila v revidiranem osnutku načrta izvedbe, so prikazani v spodnji preglednici:

Irsko območje zaračunavanja na rutah	2025	2026	2027	2028	2029
Revidirani ugotovljeni stroški v realnih cenah iz leta 2022 (revidirani osnutek načrta izvedbe)	**147 mio. EUR**	**155 mio. EUR**	**158 mio. EUR**	**161 mio. EUR**	**165 mio. EUR**
Napoved prometa (revidirani osnutek načrta izvedbe), izražena v tisoč enotah storitev na rutah	**5 175**	**5 256**	**5 349**	**5 458**	**5 544**

(33) Komisija je ocenila skladnost revidiranih ciljev glede stroškovne učinkovitosti, ki jih je predlagala Irska, na podlagi meril iz Priloge IV, točke 1.4(a), (b) in (c), k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

(34) V zvezi z merilom iz točke 1.4(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da gibanje ugotovljenih stroškov na enoto na ruti na ravni območja zaračunavanja v četrtem referenčnem obdobju znaša +2,1 %, kar ne dosega gibanja na ravni Unije, ki v istem obdobju znaša –1,2 %.

(35) V zvezi z merilom iz točke 1.4(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto na ruti na ravni območja zaračunavanja v tretjem in četrtem referenčnem obdobju znaša +0,9 %, kar ne dosega dolgoročnega vseevropskega trenda, ki v istem obdobju znaša –1,0 %.

(36) V zvezi z merilom iz točke 1.4(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da je irska izhodiščna vrednost za ugotovljene stroške na enoto v višini 26,89 EUR, izražena v realnih cenah iz leta 2022, za 5,4 % nižja od povprečne izhodiščne vrednosti v višini 28,43 EUR, izražene v realnih cenah iz leta 2022, za zadevno primerjalno skupino iz člena 7, točka (b), Izvedbenega sklepa (EU) 2024/1688.

(37) Komisija je tudi proučila, ali se odstopanja iz uvodnih izjav 34 in 35 lahko štejejo za potrebna in sorazmerna v skladu s točko 1.4(d) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317. V skladu s tem je ocenila, ali so ugotovljena odstopanja od vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto in od dolgoročnega vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto iz uvodnih izjav 34 in 35 izključno posledica dodatnih ugotovljenih stroškov, povezanih z ukrepi, potrebnimi za doseganje ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, ali ukrepov prestrukturiranja v smislu člena 2, točka 18, Izvedbene uredbe (EU) 2019/317.

(38) Odbor za oceno uspešnosti je izračunal ocenjene razlike med ugotovljenimi stroški za četrto referenčno obdobje, ki jih je Irska navedla v revidiranem osnutku načrta izvedbe, ter ugotovljenimi stroški, ki bi bili potrebni za doseganje vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto za četrto referenčno obdobje in dolgoročnega vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto za tretje in četrto referenčno obdobje skupaj. V skladu z njegovimi ugotovitvami so skupni ugotovljeni stroški za četrto referenčno obdobje, ki jih je predlagala Irska, za približno 92,9 milijona EUR v realnih cenah iz leta 2022 nižji od ravni, potrebne za doseganje vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto, kar pomeni povprečno letno vrzel v višini 18,6 milijona EUR v realnih cenah iz leta 2022. V primerjavi z ravnjo, potrebno za doseganje dolgoročnega vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto, je bila ugotovljena podobna razlika, ki v celotnem četrtem referenčnem obdobju znaša približno 98,0 milijona EUR v realnih cenah iz leta 2022, kar pomeni povprečno letno vrzel v višini 19,6 milijona EUR v realnih cenah iz leta 2022.

(39) V zvezi z merilom iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da se Irska v revidiranem osnutku načrta izvedbe sklicuje na dodatne ugotovljene stroške, ki so v četrtem referenčnem obdobju nastali izvajalcu navigacijskih služb zračnega prometa na rutah AirNav Ireland v zvezi z ukrepi, potrebnimi za doseganje lokalnih ciljev glede zmogljivosti (v nadaljnjem besedilu: ukrepi glede zmogljivosti).

(40) Komisija ugotavlja, da je Irska v revidiranem osnutku načrta izvedbe predstavila in količinsko opredelila osem ukrepov glede zmogljivosti v skupni vrednosti 104,1 milijona EUR, izraženih v realnih cenah iz leta 2022, v četrtem referenčnem obdobju.

(41) Ti ukrepi glede zmogljivosti vključujejo, prvič, usposabljanje in zaposlovanje dodatnega osebja, zlasti kontrolorjev zračnega prometa in ATSEP, v družbi AirNav Ireland:

— družba AirNav Ireland namerava v četrtem referenčnem obdobju povečati število kontrolorjev zračnega prometa, ki delujejo v centru območne kontrole Shannon, za 30 ekvivalentov polnega delovnega časa, s čimer se bo skupno število kontrolorjev zračnega prometa v centru območne kontrole Shannon leta 2029 povečalo na 225 ekvivalentov polnega delovnega časa. Irska pojasnjuje, da bo s tem ukrepom število zaposlenih kontrolorjev zračnega prometa v družbi AirNav Ireland ustrezalo povpraševanju po prometu, hkrati pa bo povečalo odpornost njenih dejavnosti. Zato AirNav Ireland pričakuje, da bo znatno zmanjšala nadurno delo kontrolorjev zračnega prometa.

— Kar zadeva zaposlovanje dodatnega osebja ATSEP, Irska pojasnjuje, da bi povečanje števila inženirjev podprlo izvajanje projektov kapitalskih naložb in izvajanje novega sistema upravljanja zračnega prometa v četrtem referenčnem obdobju, saj izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa v prejšnjih referenčnih obdobjih ni mogel doseči popolne uvedbe naložb zaradi premajhnega financiranja delovnih mest ATSEP. Poleg tega namerava AirNav Ireland do leta 2029 zaposliti skupno 83 članov osebja na področju upravljanja operacij in režijskega podpornega osebja, s čimer bodo kontrolorji zračnega prometa razbremenjeni neoperativnih nalog, kar bo povečalo njihovo produktivnost in učinkovitost.

(42) Irska kot ukrep za zmogljivost navaja tudi naložbe v sisteme in infrastrukturo ter pridobitev in uvedbo novega sistema upravljanja zračnega prometa, ki bo zagotovil funkcionalne in tehnične izboljšave:

— Novi sistem upravljanja zračnega prometa bo nadomestil obstoječi sistem, ki je trenutno v uporabi 17 let. Omogočil bo izboljšane tehnične funkcije za podporo odločanju kontrolorjev zračnega prometa, večjo produktivnost kontrolorjev zračnega prometa in avtomatizacijo rutinskih nalog.

— Družba AirNav Ireland načrtuje tudi uvedbo novega sistema upravljanja zračnega prometa za nepredvidljive razmere in razširitev svojih stavb centra območne kontrole. Ta naložba bo omogočila dokazovanje in preizkušanje zmogljivosti novega sistema upravljanja zračnega prometa, povečanje zmogljivosti in zagotovitev neprekinjenosti storitev.

— Poleg tega bo AirNav Ireland nadgradila svojo radarsko infrastrukturo, vključno z zamenjavo tehničnih komponent, nameščenih med letoma 2005 in 2008, ki so dosegle konec življenjske dobe. Cilj te naložbe je zagotoviti zanesljivo radarsko pokritost ter izboljšati zmogljivost in produktivnost.

(43) Organ za oceno uspešnosti je podrobno analiziral ukrepe glede zmogljivosti, ki jih je navedla Irska. V svoji analizi je upošteval dodatne utemeljitve iz revidiranega osnutka načrta izvedbe in dodatne sisteme spodbud iz uvodnih izjav 25 in 26, ki jih je Irska vzpostavila v zvezi z izvajanjem načrtovanega zaposlovanja kontrolorjev zračnega prometa in ATSEP v četrtem referenčnem obdobju. Glede na navedeno je organ za oceno uspešnosti menil, da so ukrepi glede zmogljivosti, na katere se sklicuje Irska, potrebni in sorazmerni za doseganje ciljev glede zmogljivosti.

(44) Ob upoštevanju ocene organa za oceno uspešnosti so dodatni stroški, ki jih je Irska sporočila za ukrepe glede zmogljivosti iz uvodnih izjav 39 do 43, večji od odstopanj od vseevropskih trendov stroškovne učinkovitosti, ki jih je izračunal organ za oceno uspešnosti in so predstavljeni v uvodni izjavi 38.

(45) Glede na premisleke iz uvodnih izjav 39 do 44 Komisija ugotavlja, da bi bilo treba merilo iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 v zvezi z Irsko šteti za izpolnjeno glede odstopanja od vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto iz uvodne izjave 34 in glede odstopanja od dolgoročnega vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto iz uvodne izjave 35. Komisija zato meni, da je Irska ustrezno obravnavala priporočila iz člena 3 Izvedbenega sklepa Komisije (EU) 2025/1040 glede revidiranja svojih lokalnih ciljev uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti.

(46) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav 30 do 45 bi bilo treba cilje na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti iz revidiranega osnutka načrta izvedbe šteti za skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje.

Pregled ciljev glede stroškovne učinkovitosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih

(47) Komisija je v skladu s točko 2.1(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 pregledala cilje uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti iz revidiranega osnutka načrta izvedbe Irske za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih v zvezi z letališči iz člena 1(3) in (4) navedene izvedbene uredbe. Ugotovljeno je bilo, da navedeni cilji ne vzbujajo pomislekov.

SKLEPNE UGOTOVITVE

(48) Na podlagi navedenega je Komisija ugotovila, da so cilji uspešnosti iz revidiranega osnutka načrta izvedbe Irske skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Cilji uspešnosti iz revidiranega osnutka načrta izvedbe, ki ga je Irska predložila za četrto referenčno obdobje, navedeni v Prilogi k temu sklepu, so skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje iz Izvedbenega sklepa (EU) 2024/1688.

Člen 2

Ta sklep je naslovljen na Irsko.

V Bruslju, 23. aprila 2026

Za Komisijo
Apostolos TZITZIKOSTAS
član Komisije

PRILOGA

Cilji uspešnosti iz revidiranega osnutka načrta izvedbe, ki ga je predložila Irska v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta, v zvezi s katerimi je bilo ugotovljeno, da so skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE VARNOSTI

Učinkovitost varnostnega upravljanja

Irska	**Cilji glede učinkovitosti upravljanja varnosti, izraženi kot raven izvajanja**, ki sega od ravni A do ravni D EASA					
Zadevni izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa	**Cilj glede upravljanja varnosti**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
AirNav Ireland	Varnostna politika in cilji	C	C	C	C	**C**
	Obvladovanje varnostnega tveganja	D	D	D	D	**D**
	Zagotavljanje varnosti	C	C	C	C	**C**
	Spodbujanje varnosti	C	C	C	C	**C**
	Kultura varnosti	C	C	C	C	**C**

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE OKOLJA

Povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za dejansko trajektorijo

Irska	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cilji na ključnem področju uspešnosti glede okolja, izraženi kot povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za dejansko trajektorijo	**1,42 %**	**1,40 %**	**1,38 %**	**1,36 %**	**1,34 %**

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE ZMOGLJIVOSTI

Povprečna zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti v minutah na let

Irska	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cilji na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, izraženi v minutah zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let	**0,03**	**0,03**	**0,02**	**0,02**	**0,02**

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE STROŠKOVNE UČINKOVITOSTI

Ugotovljeni stroški na enoto za navigacijske službe zračnega prometa na ruti

Irsko območje zaračunavanja na rutah	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**Izhodiščna vrednost za leto 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Revidirani cilji glede stroškovne učinkovitosti, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto na ruti (v realnih cenah iz leta 2022)	**27,61 EUR**	**26,89 EUR**	**28,49 EUR**	**29,51 EUR**	**29,49 EUR**	**29,56 EUR**	**29,85EUR**