Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2026/1031

18.5.2026

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2026/1031

z 23. apríla 2026

o súlade výkonnostných cieľov uvedených v revidovanom návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Lotyšsko 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) 2558]

(Iba lotyšské 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) Lotyšsko 1. októbra 2024 predložilo Komisii návrh plánu výkonnosti na RO4. Po tom, ako Komisia overila úplnosť uvedeného návrhu plánu výkonnosti, Lotyšsko 15. 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/2019/317/2025-01-01.
([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 Lotyšsko 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 (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 Lotyšsku zistenia týkajúce sa nesúladu výkonnostných cieľov uvedených v odôvodnení 4. V uvedenom rozhodnutí Komisia vydala Lotyšsku odporúčania s cieľom zabezpečiť súlad jeho výkonnostných cieľov s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

(6) Lotyšsko 18. augusta 2025 predložilo Komisii na posúdenie revidovaný návrh plánu výkonnosti na RO4. Po overení úplnosti daného plánu Lotyšsko predložilo 3. 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 Lotyšsko poskytlo v januári 2026. 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) 2024/2803, predložila Komisii svoje stanovisko k výkonnostným cieľom uvedeným v revidovanom návrhu plánu výkonnosti, 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, 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 Lotyšsko v súvislosti s účinnosťou riadenia bezpečnosti, rozdelené podľa jednotlivých cieľov riadenia bezpečnosti a vyjadrené ako úroveň plnenia cieľov:

Lotyšsko	**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**
LGS	Politika a ciele v oblasti bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Riadenie rizika v oblasti bezpečnosti	C	C	C	C	**D**
	Zaistenie bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Kultúra bezpečnosti	C	C	C	C	**C**

(12) Komisia konštatuje, že ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti, ktoré Lotyšsko navrhlo pre poskytovateľa leteckých navigačných služieb „LGS“, sa rovnajú celoúnijným cieľom v oblasti bezpečnosti na každý kalendárny rok od roku 2025 do roku 2029 s výnimkou cieľa „riadenie rizika v oblasti bezpečnosti“, v prípade ktorého sa plánuje dosiahnutie úrovne celoúnijného cieľa v roku 2029.

(13) Komisia poznamenáva, že v revidovanom návrhu plánu výkonnosti sa stanovujú opatrenia pre LGS na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti bezpečnosti, ako je nepretržitý dohľad nad cieľmi v oblasti bezpečnosti, jasné podávanie správ o vykonávaní bezpečnostných opatrení, pravidelné posudzovanie rizík súvisiacich s únavou, prostriedky na identifikáciu rizík založené na údajoch a pokročilé nástroje na monitorovanie nebezpečenstiev.

(14) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 11, 12 a 13 a vzhľadom na to, že celoúnijné výkonnostné ciele v oblasti bezpečnosti stanovené vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2024/1688 sa musia dosiahnuť do posledného roku RO4, konkrétne teda do roku 2029, by sa miestne ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostným 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 Lotyšska 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 Lotyšsko navrhlo na RO4, a zodpovedajúce národné referenčné hodnoty z plánu ERNIP vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch, sú takéto:

Lotyšsko	2025	2026	2027	2028	2029
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch	**7,96 %**	**7,95 %**	**7,94 %**	**7,93 %**	**7,92 %**
Referenčné hodnoty	7,96 %	7,95 %	7,94 %	7,93 %	7,92 %

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

(18) Komisia poznamenáva, že Lotyšsko v revidovanom návrhu plánu výkonnosti predložilo opatrenia na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti životného prostredia, ktoré zahŕňajú zavedenie cezhraničného vzdušného priestoru s voľnými traťami, zlepšenie štruktúr koncových riadených oblastí, pružné využívanie vzdušného priestoru a posilnenú civilno-vojenskú koordináciu v cezhraničnom kontexte.

(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 Lotyšska 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 Lotyšska 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 Lotyšsko na RO4, vyjadrené v minútach meškania ATFM na jeden let, a zodpovedajúce referenčné hodnoty v pláne prevádzky siete sú takéto:

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

(22) Komisia konštatuje, že ciele v oblasti kapacity, ktoré navrhlo Lotyšsko, sa rovnajú príslušným národným referenčným hodnotám za každý kalendárny rok RO4.

(23) Komisia poznamenáva, že Lotyšsko predložilo v revidovanom návrhu plánu výkonnosti opatrenia na dosiahnutie miestnych cieľov výkonnosti v oblasti kapacity, ako je rekonfigurácia štruktúr vzdušného priestoru v časoch najvyššieho dopytu po doprave a nábor a výcvik ďalších riadiacich letovej prevádzky (ďalej len „ATCO“).

(24) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 21, 22 a 23 by sa ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti Lotyšska mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

Posúdenie cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti

(25) Komisia dospela vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2025/1040 k záveru, že navrhované traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti uvedené v návrhu plánu výkonnosti Lotyšska neboli v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi. Lotyšsko vo svojom revidovanom návrhu plánu výkonnosti navrhlo revidované traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti.

(26) V nasledujúcej tabuľke sú uvedené revidované výkonnostné ciele, ktoré obsahuje revidovaný návrh plánu výkonnosti.

Lotyšská 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)	**28,57 EUR**	**39,90 EUR**	**40,80 EUR**	**44,77 EUR**	**49,34 EUR**	**51,27 EUR**	**51,36 EUR**

(27) Komisia konštatuje, že výkonnostné ciele Lotyšska v oblasti nákladovej efektívnosti boli v každom roku referenčného obdobia revidované smerom nadol, čo predstavuje zlepšenie v porovnaní s návrhom plánu výkonnosti predloženým v roku 2024. Lotyšsko zrevidovalo smerom nahor predpoklady objemu dopravy, z ktorých vychádzajú ciele na RO4, v súlade so základnou prognózou útvaru Eurocontrolu STATFOR z februára 2025. Na druhej strane sú revidované stanovené náklady na RO4 nižšie ako stanovené náklady pôvodne uvedené v návrhu plánu výkonnosti. Revízia údajov o objeme dopravy aj o nákladoch v revidovanom návrhu plánu výkonnosti tak prispela k lepším, nižším ročným stanoveným jednotkovým nákladom (ďalej len „DUC“).

(28) Revidované stanovené náklady vyjadrené v eurách v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022 a aktualizovaná prognóza objemu dopravy pre zónu spoplatňovania, ako sa uvádza v revidovanom návrhu plánu výkonnosti, sú uvedené v tejto tabuľke:

Lotyšská traťová zóna spoplatňovania	2025	2026	2027	2028	2029
Revidované stanovené náklady vyjadrené v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022 (revidovaný návrh plánu výkonnosti)	**26 miliónov EUR**	**30 miliónov EUR**	**33 miliónov EUR**	**35 miliónov EUR**	**36 miliónov EUR**
Aktualizovaná prognóza objemu dopravy (revidovaný návrh plánu výkonnosti) vyjadrená v tisícoch traťových jednotiek služieb	**633**	**660**	**673**	**688**	**700**

(29) Komisia posúdila súlad revidovaných cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti pre lotyšskú traťovú zónu spoplatňovania na základe kritérií stanovených v bode 1.4 písm. a), b) a c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.

(30) 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 +5,2 % počas RO4 zaostáva za vývojom na úrovni Únie – 1,2 % počas rovnakého obdobia.

(31) 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 +6,7 % medzi rokmi 2019 a 2029 zaostáva za dlhodobým celoúnijným vývojom počas tretieho referenčného obdobia (RO3) a RO4 - 1,0 % počas rovnakého obdobia.

(32) Komisia však konštatuje, že Lotyšsko v dôsledku útočnej vojny Ruska proti Ukrajine stratilo značnú časť preletov, ktoré nad jeho územím v minulosti prebiehali. Toto zníženie objemu dopravy má aj počas RO4 značný vplyv na výkonnosť v oblasti nákladovej efektívnosti lotyšského poskytovateľa leteckých navigačných služieb a má najmä negatívny vplyv na dlhodobý vývoj DUC Lotyšska vypočítaný spolu pre RO3 a RO4.

(33) Na účely kritéria posudzovania uvedeného v odôvodnení 31 je preto potrebné a vhodné preskúmať, či by Lotyšsko splnilo dlhodobý celoúnijný vývoj DUC, ak by neexistovali okolnosti uvedené v odôvodnení 32.

(34) Na tento účel Komisia prepočítala dlhodobý vývoj DUC Lotyšska vzhľadom na odhadovanú štrukturálnu stratu objemu dopravy pre Lotyšsko v dôsledku vojny na Ukrajine, meranú v traťových jednotkách služieb. Výsledkom tohto prepočtu je upravený dlhodobý vývoj DUC pre Lotyšsko vo výške – 1,1 %, ktorý presahuje dlhodobý celoúnijný vývoj DUC vo výške – 1,0 %. Preto sa dospelo k záveru, že Lotyšsko po zohľadnení vplyvu výrazného zníženia objemu dopravy v dôsledku vojny na Ukrajine spĺňa kritérium posudzovania uvedené v odôvodnení 31.

(35) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že lotyšská východisková hodnota pre DUC 39,90 EUR vyjadrená v eurách v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022 je o 27,3 % nižšia ako priemerná východisková hodnota 54,89 EUR vyjadrená v eurách v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022 príslušnej porovnávacej skupiny stanovenej v článku 7 písm. d) vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2024/1688.

(36) Ako sa uvádza v odôvodnení 35, je zrejmé, že lotyšská východisková hodnota DUC na rok 2024 je výrazne nižšia ako priemerná východisková hodnota príslušnej porovnávacej skupiny. Okrem toho, ako sa uvádza v odôvodneniach 32, 33 a 34, keď sa vylúči negatívny vplyv zmien v objeme dopravy vyplývajúcich z ruskej útočnej vojny voči Ukrajine, Lotyšsko sleduje celoúnijný dlhodobý vývoj DUC. Komisia sa preto domnieva, že odchýlka od celoúnijného vývoja DUC na RO4 uvedená v odôvodnení 30 nebráni v prípade Lotyšska konštatovaniu, že ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi v oblasti nákladovej efektívnosti.

(37) Komisia sa na základe zistení uvedených v odôvodneniach 26 až 36 domnieva, že Lotyšsko primerane zohľadnilo odporúčania stanovené v článku 3 vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2025/1040, pokiaľ ide o revíziu jeho miestnych cieľov výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti. Komisia preto dospela k záveru, že revidované ciele v oblasti nákladovej efektívnosti, ktoré Lotyšsko zahrnulo do revidovaného návrhu plánu výkonnosti, by sa mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

ZÁVERY

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

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Výkonnostné ciele uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Lotyšsko 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 Lotyšskej republike.

V Bruseli 23. apríla 2026

Za Komisiu
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komisie

PRÍLOHA

Výkonnostné ciele zahrnuté do revidovaného návrhu plánu výkonnosti predloženého Lotyšskom 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

Lotyšsko	**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**
LGS	Politika a ciele v oblasti bezpečnosti	C	C	C	C	**C**
	Riadenie bezpečnostných rizík	C	C	C	C	**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

Lotyšsko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch	**7,96 %**	**7,95 %**	**7,94 %**	**7,93 %**	**7,92 %**

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA KAPACITU

Priemerné meškanie ATFM na trati v minútach na jeden let

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

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA NÁKLADOVÚ EFEKTÍVNOSŤ

Stanovené jednotkové náklady na traťové letecké navigačné služby

Lotyšská 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)	**28,57 EUR**	**39,90 EUR**	**40,80 EUR**	**44,77 EUR**	**49,34 EUR**	**51,27 EUR**	**51,36 EUR**