Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2026/1034

18.5.2026

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2026/1034

z 23. apríla 2026

o súlade výkonnostných cieľov uvedených v revidovanom návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Estónsko 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) 2553]

(Iba estónske 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) Estónsko 1. októbra 2024 predložilo Komisii návrh plánu výkonnosti na RO4. Po tom, ako Komisia overila úplnosť uvedeného návrhu plánu výkonnosti, Estónsko 15. novembra 2024 predložilo aktualizovaný návrh plánu výkonnosti (ďalej len „návrh plánu výkonnosti“).

(4) Komisia zistila, že výkonnostné ciele v oblasti nákladovej efektívnosti, ktoré Estónsko 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.

([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).

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

(6) Estónsko 18. augusta 2025 predložilo Komisii na posúdenie revidovaný návrh plánu výkonnosti na RO4. Po overení úplnosti daného plánu Estónsko predložilo 6. 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 miestnych cieľov výkonnosti uvedených v revidovanom návrhu plánu výkonnosti Estónska 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 Estónsko 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 Estónska, 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 výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť

(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.

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

([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.

Estónsko	**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**
EANS	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 poznamenáva, že ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti, ktoré navrhlo Estónsko pre poskytovateľa leteckých navigačných služieb „EANS“, sa rovnajú celoúnijným výkonnostným cieľom za každý rok RO4.

(13) Komisia konštatuje, že v revidovanom návrhu plánu výkonnosti sa stanovujú osobitné opatrenia pre EANS na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti bezpečnosti, ako je začlenenie špecializovaných odborných znalostí o ľudských faktoroch v rámci organizácie a investovanie do systémov, ktoré môžu podporiť pokročilejšiu analýzu údajov na monitorovanie bezpečnostných trendov.

(14) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 11, 12 a 13 by sa miestne ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi.

Posúdenie cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie

(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 Estónska 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.

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

Estónsko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch	**6,54 %**	**6,53 %**	**6,52 %**	**6,51 %**	**6,50 %**
Referenčné hodnoty	6,54 %	6,53 %	6,52 %	6,51 %	6,50 %

([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).

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

(18) Komisia poznamenáva, že Estónsko zaviedlo cezhraničný vzdušný priestor s voľnými traťami spolu s Lotyšskom, Fínskom, Švédskom, Dánskom a Nórskom, čo predstavuje kľúčové opatrenie na dosiahnutie miestnych cieľov výkonnosti v oblasti životného prostredia.

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

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

Estónsko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu vyjadrené v minútach meškania ATFM na jeden let	**0,06**	**0,04**	**0,03**	**0,02**	**0,02**
Referenčné hodnoty	0,06	0,04	0,03	0,02	0,02

(22) Komisia konštatuje, že ciele v oblasti kapacity, ktoré navrhlo Estónsko, sa rovnajú príslušným národným referenčným hodnotám za každý rok RO4. Estónsko v revidovanom návrhu plánu výkonnosti vysvetľuje, že vzhľadom na historicky dobrú výkonnosť spoločnosti EANS v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu a výrazné zníženie objemu dopravy v dôsledku útočnej vojny Ruska proti Ukrajine nie sú potrebné dodatočné opatrenia na dosiahnutie cieľov v oblasti kapacity v RO4. Komisia poznamenáva, že Estónsko plánuje zachovať podobný počet riadiacich letovej prevádzky (ďalej len „ATCO“) pracujúcich v oblastnom stredisku riadenia (ďalej len „ACC“) v Tallinne počas RO4 v porovnaní s RO3, čo poskytuje flexibilitu na prispôsobenie sa potenciálnym náhlym zmenám v dopravných tokoch.

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

Posúdenie cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť

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

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

Estónska 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 jednotkové náklady (v reálnych cenách za rok 2022)	**38,12 EUR**	**49,55 EUR**	**46,29 EUR**	**46,99 EUR**	**48,00 EUR**	**48,10 EUR**	**48,18 EUR**

(26) Komisia konštatuje, že Estónsko zrevidovalo svoje miestne ciele v oblasti nákladovej efektívnosti na každý rok RO4, čo vedie v porovnaní s návrhom plánu výkonnosti predloženým v roku 2024 k zníženiu stanovených jednotkových nákladov (*determined unit cost*, ďalej len „DUC“) na každý rok RO4. Estónsko okrem toho aktualizovalo aj východiskovú hodnotu DUC na rok 2024 s cieľom zohľadniť skutočné náklady vzniknuté v roku 2024.

(27) Zníženie DUC uvedené v odôvodnení 26 vyplýva z revízie stanovených nákladov smerom nadol, ako aj z aktualizovaných predpokladov objemu dopravy na RO4, ktoré Estónsko uplatnilo v súlade so základnou prognózou objemu dopravy útvaru Eurocontrolu STATFOR z februára 2025. V nasledujúcej tabuľke sú uvedené počty traťových jednotiek služieb prognózované v revidovanom návrhu plánu výkonnosti na každý rok RO4.

Estónska traťová zóna spoplatňovania	2025	2026	2027	2028	2029
Aktualizovaná prognóza objemu dopravy (uvedená v revidovanom návrhu plánu výkonnosti) vyjadrená v tisícoch traťových jednotiek služieb	**612**	**626**	**636**	**649**	**658**

(28) V nasledujúcej tabuľke sú uvedené revidované stanovené náklady Estónska na RO4 vyjadrené v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022.

Estónska traťová zóna spoplatňovania	2025	2026	2027	2028	2029
Revidované stanovené náklady vyjadrené v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022 (uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti)	**28 miliónov EUR**	**29 miliónov EUR**	**31 miliónov EUR**	**31 miliónov EUR**	**32 miliónov EUR**

(29) Komisia posúdila súlad revidovaných cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti navrhovaných Estónskom 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 -0,6 % 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 +2,6 % počas tretieho referenčného obdobia (RO3) a RO4 zaostáva za dlhodobým celoúnijným vývojom -1,0 % počas rovnakého obdobia.

(32) Komisia však konštatuje, že Estónsko 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 estónskeho poskytovateľa leteckých navigačných služieb a má najmä negatívny vplyv na dlhodobý vývoj DUC Estónska vypočítaný spolu pre RO3 a RO4.

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

(34) Na tento účel Komisia prepočítala dlhodobý vývoj DUC Estónska počas RO3 a RO4 vzhľadom na odhadovanú štrukturálnu stratu objemu dopravy pre Estónsko v dôsledku vojny na Ukrajine, meranú v traťových jednotkách služieb. Výsledkom tohto prepočtu je upravený dlhodobý vývoj DUC pre Estónsko vo výške −4,0 %, ktorý presahuje dlhodobý celoúnijný vývoj DUC vo výške −1,0 %. Preto sa dospelo k záveru, že Estónsko 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 východisková hodnota pre DUC na úrovni zóny spoplatňovania Estónska 49,55 EUR v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022 je o 5,6 % nižšia ako priemerná východisková hodnota 52,48 EUR 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 estónska východisková hodnota DUC na rok 2024 je 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, Estónsko sleduje celoúnijný dlhodobý vývoj DUC na RO4. Komisia sa preto domnieva, že odchýlka od celoúnijného vývoja DUC na RO4 uvedená v odôvodnení 30 nebráni v prípade Estónska 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 25 až 36 domnieva, že Estónsko 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 Estónsko 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 Estónska sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Výkonnostné ciele uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Estónsko 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 Estónskej republike.

V Bruseli 23. apríla 2026

Za Komisiu
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komisie

PRÍLOHA

Výkonnostné ciele zahrnuté do revidovaného návrhu plánu výkonnosti predloženého Estónskom 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

Estónsko	**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**
EANS	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

Estónsko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch	**6,54 %**	**6,53 %**	**6,52 %**	**6,51 %**	**6,50 %**

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA KAPACITU

Priemerné meškanie ATFM na trati v minútach na jeden let

Estónsko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu vyjadrené v minútach meškania ATFM na jeden let	**0,06**	**0,04**	**0,03**	**0,02**	**0,02**

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA NÁKLADOVÚ EFEKTÍVNOSŤ

Stanovené jednotkové náklady na traťové letecké navigačné služby

Estónska 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)	**38,12EUR**	**49,55EUR**	**46,29EUR**	**46,99EUR**	**48,00EUR**	**48,10EUR**	**48,18EUR**