



2026/1042

18.5.2026

DECYZJA KOMISJI (UE) 2026/1042

z dnia 23 kwietnia 2026 r.

dotycząca zgodności docelowych parametrów skuteczności działania, zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez Irlandię zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania ustalonymi na czwarty okres odniesienia w ramach systemu skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

(notyfikowana jako dokument nr C(2026) 2554)

(Jedynie teksty w języku angielskim i irlandzkim są autentyczne)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie ramowe) ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 11 ust. 3 lit. c),

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2803 z dnia 23 października 2024 r. w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej ⁽²⁾, w szczególności jego art. 58 ust. 3,

uwzględniając rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/317 z dnia 11 lutego 2019 r. ustanawiające system skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz uchylające rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 390/2013 i (UE) nr 391/2013 ⁽³⁾, w szczególności jego art. 15 ust. 1 i 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

UWAGI OGÓLNE

- (1) Zgodnie z art. 11 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 państwa członkowskie mają obowiązek sporządzić – na szczeblu krajowym albo na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB) – plany zawierające docelowe parametry skuteczności działania na każdy okres odniesienia w ramach systemu skuteczności działania i opłat dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych. Plany te powinny obejmować lokalne docelowe parametry skuteczności działania, które są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na dany okres odniesienia.
- (2) W dniu 12 czerwca 2024 r. Komisja przyjęła ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na czwarty okres odniesienia („OO4”, 2025–2029). Te ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania określono w decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2024/1688 ⁽⁴⁾.
- (3) W dniu 1 października 2024 r. Irlandia przedłożyła Komisji projekt planu skuteczności działania na OO4. Po sprawdzeniu przez Komisję kompletności tego projektu planu skuteczności działania, w dniu 18 listopada 2024 r. Irlandia przedłożyła zaktualizowany projekt planu skuteczności działania („projekt planu skuteczności działania”).

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj>.

⁽²⁾ Dz.U. L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj>.

⁽³⁾ Dz.U. L 56 z 25.2.2019, s. 1, http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.

⁽⁴⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2024/1688 z dnia 12 czerwca 2024 r. ustanawiająca ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania sieci zarządzania ruchem lotniczym na czwarty okres odniesienia od dnia 1 stycznia 2025 r. do dnia 31 grudnia 2029 r. (Dz.U. L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

- (4) Komisja stwierdziła, że docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej proponowane przez Irlandię w projekcie planu skuteczności działania w odniesieniu do w strefy pobierania opłat trasowych nie spełniają kryteriów oceny określonych w pkt 1,4 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/317, a zatem nie są spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4.
- (5) W dniu 16 maja 2025 r. Komisja powiadomiła zatem Irlandię o ustaleniach dotyczących niespójności docelowych parametrów skuteczności działania, o których mowa w motywie 4, w drodze decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2025/1040⁽⁵⁾. W decyzji tej Komisja wydała zalecenia dla Irlandii służące zapewnieniu spójności jej docelowych parametrów skuteczności działania z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4.
- (6) W dniu 18 sierpnia 2025 r. Irlandia przedłożyła Komisji do oceny skorygowany projekt planu skuteczności działania na OO4. Po sprawdzeniu kompletności tego planu w dniu 8 października 2025 r. Irlandia przedłożyła zaktualizowaną wersję skorygowanego projektu planu skuteczności działania („skorygowany projekt planu skuteczności działania”).
- (7) Zgodnie z art. 15 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja oceniła spójność lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania uwzględnionych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania na podstawie kryteriów oceny określonych w pkt 1 załącznika IV do tego rozporządzenia wykonawczego i w stosownych przypadkach przy uwzględnieniu uwarunkowań lokalnych.
- (8) Komisja uzupełniła swoją ocenę skorygowanego projektu planu skuteczności działania o przegląd elementów określonych w pkt 2 załącznika IV do tego rozporządzenia wykonawczego. Podział kosztów między służbami trasowymi i terminalowymi, o którym mowa w pkt 2.1 lit. d) ppkt (vii) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, jest jednak przedmiotem odrębnego przeglądu przeprowadzonego przez Komisję na podstawie dodatkowych informacji otrzymanych od Irlandii w grudniu 2025 r. Na obecnym etapie Komisja nie wyciągnęła zatem żadnych wniosków dotyczących zgodności tej metody alokacji kosztów z art. 15 ust. 2 lit. e) i f) rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽⁶⁾ oraz z art. 22 ust. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (9) Rada ds. Weryfikacji Skuteczności Działania („PRB”), wspierająca Komisję we wdrażaniu systemów skuteczności działania i opłat zgodnie z art. 13 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2024/2803, przedłożyła Komisji swoją opinię na temat docelowych parametrów skuteczności działania zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Irlandii w odniesieniu do spójności tych docelowych parametrów z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania. Ustalenia zawarte w niniejszej decyzji oparto na szczegółowej ocenie technicznej przedstawionej w opinii PRB⁽⁷⁾.

OCENA KOMISJI

Ocena docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa

- (10) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, zgodność docelowych parametrów zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania oceniono zgodnie z pkt 1.1 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

⁽⁵⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2025/1040 z dnia 16 maja 2025 r. dotycząca niezgodności niektórych docelowych parametrów skuteczności działania, zawartych w projektach krajowych planów skuteczności działania oraz projekcie planu skuteczności działania dla funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej przedłożonych przez Belgię, Danię, Niemcy, Estonię, Irlandię, Grecję, Francję, Łotwę, Luksemburg, Niderlandy i Słowację zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania ustalonymi na czwarty okres odniesienia w ramach systemu skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz.U. L, 2025/1040, 23.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

⁽⁶⁾ Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służby żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj>).

⁽⁷⁾ Opinia PRB nr 1–2026 w sprawie oceny skorygowanych projektów planów skuteczności działania na czwarty okres odniesienia (OO4), 28 stycznia 2026 r.

- (11) Docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa zaproponowane przez Irlandię w odniesieniu do skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, w podziale na cele zarządzania bezpieczeństwem i ze wskazaniem poziomu wdrożenia, są następujące:

Irlandia		Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, wyrażone jako poziom wdrożenia, poziomy A–D EASA				
Instytucja zapewniająca służbę żeglugi powietrznej	Cel zarządzania bezpieczeństwem	2025	2026	2027	2028	2029
AirNav Ireland	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa	C	C	C	C	C
	Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa	D	D	D	D	D
	Zapewnienie bezpieczeństwa	C	C	C	C	C
	Propagowanie bezpieczeństwa	C	C	C	C	C
	Kultura bezpieczeństwa	C	C	C	C	C

- (12) Komisja ustaliła, że docelowe parametry w zakresie bezpieczeństwa przedłożone przez Irlandię odnośnie do instytucji zapewniającej służbę żeglugi powietrznej „AirNav Ireland” są równe ogólnounijnym docelowym parametrom bezpieczeństwa na każdy rok kalendarzowy od roku 2025 do roku 2029.
- (13) Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania określono środki dla AirNav Ireland służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa, takie jak poprawa identyfikacji i rejestracji zagrożeń, zakup oprogramowania do analizy danych dotyczących poziomu zmęczenia kontrolerów ruchu lotniczego oraz rekrutacja analityków bezpieczeństwa w celu przeglądu zmian w procesach zarządzania.
- (14) Jak zauważono w motywach 11, 12 i 13, lokalne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa na 2029 r., zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania, są zgodne z odpowiednimi ogólnounijnymi docelowymi parametrami określonymi w decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688. Wspomniane lokalne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa należy zatem uznać za spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.

Ocena docelowych parametrów w zakresie środowiska

- (15) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie środowiska, zgodność docelowych parametrów zawartych w projekcie planu skuteczności działania w odniesieniu do przeciętnej horyzontalnej efektywności lotu na trasie dla faktycznej trajektorii oceniono na podstawie kryterium, o którym mowa w pkt 1.2 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W związku z tym zaproponowane przez Irlandię docelowe parametry w zakresie środowiska porównano z odpowiednimi wartościami odniesienia horyzontalnej efektywności lotu na trasie określonymi w planie usprawnienia europejskiej sieci tras („ERNIP”), sporządzonym zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/123⁽⁸⁾ i dostępnym w momencie przyjmowania ogólnounijných docelowych parametrów skuteczności działania na czwarty okres odniesienia, tj. w dniu 2 lipca 2024 r.

⁽⁸⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/123 z dnia 24 stycznia 2019 r. ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 677/2011 (Dz.U. L 28 z 31.1.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

- (16) Docelowe parametry skuteczności działania w zakresie środowiska zaproponowane przez Irlandię dla czwartego okresu odniesienia oraz odpowiadające im krajowe wartości odniesienia z ERNIP, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii, są następujące:

Irlandia	2025	2026	2027	2028	2029
Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii	1,42 %	1,40 %	1,38 %	1,36 %	1,34 %
Wartości odniesienia	1,42 %	1,40 %	1,38 %	1,36 %	1,34 %

- (17) Komisja zauważa, że docelowe parametry w zakresie środowiska zaproponowane przez Irlandię są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia dla każdego roku kalendarzowego czwartego okresu odniesienia.
- (18) Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Irlandia przedstawiła środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie środowiska, które obejmują wprowadzenie nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym („ATM”) oraz wdrożenie transgranicznej przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras w tym ewentualne dalsze usprawnienia do określenia podczas OO4.
- (19) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 16, 17 i 18 docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska, zawarte w projekcie planu skuteczności działania Irlandii, należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4.

Ocena docelowych parametrów w zakresie przepustowości

- (20) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie przepustowości, zgodność docelowych parametrów zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania w odniesieniu do średniego opóźnienia lotu w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego („opóźnienie ATFM”) na trasie oceniono na podstawie kryterium, o którym mowa w pkt 1.3 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W związku z tym zaproponowane przez Irlandię docelowe parametry w zakresie przepustowości porównano z odpowiednimi wartościami odniesienia określonymi w planie operacyjnym sieci, sporządzonym zgodnie z art. 9 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/123 i dostępnym w momencie przyjmowania ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na czwarty okres odniesienia, tj. w dniu 2 lipca 2024 r.
- (21) Docelowe parametry w zakresie przepustowości tras zaproponowane przez Irlandię na czwarty okres odniesienia, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot, oraz odpowiednie wartości odniesienia określone w planie operacyjnym sieci są następujące:

Irlandia	2025	2026	2027	2028	2029
Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości wyrażone w minutach opóźnienia ATFM na trasie przypadającego na lot	0,03	0,03	0,02	0,02	0,02
Wartości odniesienia	0,08	0,06	0,05	0,03	0,03

- (22) Komisja zauważa, że docelowe parametry w zakresie przepustowości zaproponowane przez Irlandię są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia dla każdego roku czwartego okresu odniesienia.

- (23) Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Irlandia przedstawiła środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras, które obejmują rekrutację i szkolenie dodatkowych kontrolerów ruchu lotniczego i personelu odpowiedzialnego za elektroniczne systemy bezpieczeństwa ruchu lotniczego („ATSEP”), lepszą sektoryzację oraz realizację inwestycji w systemy i infrastrukturę umożliwiające zwiększenie przepustowości.
- (24) Komisja zauważa ponadto, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Irlandia ustanowiła dwa dodatkowe kluczowe wskaźniki skuteczności działania i powiązane dodatkowe docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym przepustowości, zgodnie z art. 8 ust. 4 i art. 10 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/317. Celem tych dodatkowych kluczowych wskaźników skuteczności działania jest monitorowanie wdrażania przez AirNav Ireland środków mających na celu wzmocnienie poziomów zatrudnienia kontrolerów ruchu lotniczego i personelu ATSEP mierzonych w ekwiwalentach pełnego czasu pracy („EPC”). Zwiększenie liczby EPC w tych kategoriach personelu ma kluczowe znaczenie dla zwiększenia przepustowości przestrzeni powietrznej i wsparcia terminowej realizacji planowanych inwestycji w środki trwałe.
- (25) Irlandia ustanowiła również system zachęt o charakterze finansowym, zgodnie z art. 11 ust. 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/317, aby wspierać osiągnięcie dodatkowych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości, o których mowa w motywie 24.
- (26) W odniesieniu do motywów 24 i 25 Komisja pozytywnie ocenia dodatkowe docelowe parametry skuteczności działania dotyczące przepustowości i powiązany system zachęt finansowych ustanowiony przez Irlandię w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania. Komisja zauważa, że zachęty finansowe są powiązane z faktyczną ewolucją ruchu w OO4 i miałyby na celu zmniejszenie kosztów ponoszonych przez użytkowników przestrzeni powietrznej w przypadku, gdyby planowane rekrutacje kontrolerów ruchu lotniczego i personelu ATSEP nie zostały w pełni wdrożone. Komisja uważa, że zachęty finansowe ustanowione w tym zakresie dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej są uzasadnione i proporcjonalne w świetle znacznych kosztów związanych z planowaną rekrutacją dodatkowych kontrolerów ruchu lotniczego i personelu ATSEP w OO4.
- (27) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 21–26 docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości, zawarte w projekcie planu skuteczności działania Irlandii, o których mowa w motywie 21, należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4.

Korekta docelowych parametrów w zakresie przepustowości dla terminalowych służb żeglugi powietrznej

- (28) Zgodnie z pkt 2.1 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja dokonała przeglądu docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości dla terminalowych służb żeglugi powietrznej określonych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez Irlandię w odniesieniu do portów lotniczych, o których mowa w art. 1 ust. 3 i 4 tego rozporządzenia wykonawczego. Stwierdzono, że przedmiotowe docelowe parametry nie budzą wątpliwości.

Ocena docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej

- (29) W decyzji wykonawczej (UE) 2025/1040 Komisja stwierdziła, że proponowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie, zawarte w projekcie planu skuteczności działania Irlandii przedłożonym w 2024 r., są niespójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania. Irlandia zaproponowała skorygowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie w swoim skorygowanym projekcie planu skuteczności działania.
- (30) W poniższej tabeli przedstawiono skorygowane docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej zaproponowane przez Irlandię w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania.

Strefa pobierania opłat trasowych Irlandii	2019 – wartość bazowa	2024 – wartość bazowa	2025	2026	2027	2028	2029
Skorygowane docelowe parametry efektywności kosztowej wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym cen z 2022 r.)	27,61 EUR	26,89 EUR	28,49 EUR	29,51 EUR	29,49 EUR	29,56 EUR	29,85EUR

- (31) Komisja zauważa, że ustalony koszt jednostkowy dla Irlandii na każdy rok czwartego okresu odniesienia jest nieco niższy niż w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2024 r., co stanowi poprawę.
- (32) Ustalone koszty wyrażone w EUR w ujęciu realnym w cenach z 2022 r. („EUR2022”) oraz prognozę ruchu dla strefy pobierania opłat, przedstawioną przez Irlandię w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania, przedstawiono w poniższej tabeli:

Strefa pobierania opłat trasowych Irlandii	2025	2026	2027	2028	2029
Skorygowane ustalone koszty w ujęciu realnym w cenach z 2022 r. (skorygowany projekt planu skuteczności działania)	147 mln EUR	155 mln EUR	158 mln EUR	161 mln EUR	165 mln EUR
Prognoza ruchu (skorygowany projekt planu skuteczności działania) , wyrażona w tysiącach trasowych jednostek usługowych	5 175	5 256	5 349	5 458	5 544

- (33) Komisja oceniła spójność zaproponowanych przez Irlandię skorygowanych docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej na podstawie kryteriów, o których mowa w pkt 1.4 lit. a), b) i c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (34) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że tendencja DUC dla służb trasowych na szczeblu strefy pobierania opłat wynosząca +2,1 % w OO4 jest gorsza od ogólnounijnej tendencji wynoszącej -1,2 % w tym samym okresie.
- (35) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że długookresowa tendencja DUC dla służb trasowych na szczeblu strefy pobierania opłat w trzecim okresie odniesienia („OO3”) i OO4 wynosząca +0,9 % jest gorsza od długookresowej ogólnounijnej tendencji wynoszącej w tym samym okresie -1,0 %.
- (36) Jeżeli chodzi o kryterium określone w pkt 1.4 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że wartość bazowa DUC Irlandii wynosząca 26,89 EUR w ujęciu EUR2022 jest o 5,4 % niższa niż średnia wartość bazowa wynosząca 28,43 EUR w ujęciu EUR2022 dla właściwej grupy porównawczej określonej w art. 7 lit. b) decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688.
- (37) Komisja zbadała ponadto, czy odchylenia, o których mowa w motywach 34 i 35, można uznać za konieczne i proporcjonalne zgodnie z pkt 1.4 lit. d) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W związku z tym Komisja oceniła, czy stwierdzone odchylenia od ogólnounijnej tendencji DUC oraz długookresowej ogólnounijnej tendencji DUC, o których to odchyleniach mowa w motywach 34 i 35, wynikają wyłącznie z dodatkowych ustalonych kosztów związanych ze środkami koniecznymi do osiągnięcia docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości lub środkami restrukturyzacji w rozumieniu art. 2 pkt 18 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (38) PRB obliczyła szacunkowe różnice między ustalonymi kosztami na OO4 określonymi przez Irlandię w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania a ustalonymi kosztami, które pozwoliłyby zachować zgodność z długookresową ogólnounijną tendencją w OO4 i długookresową ogólnounijną tendencją ustalonych kosztów jednostkowych na OO3 i OO4 łącznie. Na podstawie konkluzji PRB całkowite ustalone koszty na OO4 zaproponowane przez Irlandię są niższe o ok. 92,9 mln EUR w ujęciu EUR2022 od poziomu potrzebnego do osiągnięcia długoterminowej ogólnounijnej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych, a średnia roczna różnica w ujęciu EUR2022 wynosi 18,6 mln EUR. Podobną różnicę wynoszącą w całym OO4 ok. 98,0 mln EUR w ujęciu EUR2022 zaobserwowano w porównaniu z poziomem wymaganym do osiągnięcia długookresowej ogólnounijnej tendencji DUC, co odpowiada średniej rocznej luce wynoszącej 19,6 mln EUR w ujęciu EUR2022.
- (39) W odniesieniu do kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Irlandia wskazuje dodatkowe ustalone koszty ponoszone w OO4 przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, „AirNav Ireland”, w związku ze środkami potrzebnymi do osiągnięcia lokalnych docelowych parametrów w zakresie przepustowości („środki w zakresie przepustowości”).

- (40) Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Irlandia przedstawiła i skwantyfikowała osiem środków w zakresie przepustowości o łącznej wartości 104,1 mln EUR w ujęciu realnym EUR2022 w czwartym okresie odniesienia.
- (41) Te środki w zakresie przepustowości obejmują przede wszystkim szkolenie i zatrudnienie dodatkowego personelu, w szczególności kontrolerów ruchu lotniczego i personelu ATSEP, przez AirNav Ireland:
- AirNav Ireland planuje zwiększyć w czwartym okresie odniesienia o 30 ekwiwalentów pełnego czasu pracy („EPC”) liczbę kontrolerów ruchu lotniczego obsługujących operacje w ośrodku kontroli obszaru Shannon, zwiększając tym samym całkowitą liczbę kontrolerów ruchu lotniczego obsługujących operacje w ośrodku kontroli obszaru do 225 EPC w 2029 r. Irlandia wyjaśnia, że dzięki temu środkowi poziom zatrudnienia kontrolerów ruchu lotniczego w AirNav Ireland będzie odpowiedni do zaspokojenia zapotrzebowania na ruch lotniczy, a jednocześnie zwiększy odporność jego operacji. W rezultacie AirNav Ireland spodziewa się znacznie ograniczyć pracę kontrolerów ruchu lotniczego w godzinach nadliczbowych.
 - Jeżeli chodzi o zatrudnienie dodatkowych ATSEP, Irlandia wyjaśnia, że zwiększenie poziomu zatrudnienia inżynierów wspieroby realizację projektów inwestycji kapitałowych i wdrożenie nowego systemu ATM w czwartym okresie odniesienia, podczas gdy w poprzednich okresach odniesienia instytucja zapewniająca służbę żeglugi powietrznej nie była w stanie osiągnąć pełnego wdrożenia inwestycji ze względu na niewystarczające obsadzenie stanowisk ATSEP. Ponadto AirNav Ireland zamierza zatrudnić do 2029 r. łącznie 83 pracowników odpowiedzialnych za zarządzanie operacjami i ogólne wsparcie, zwalniając kontrolerów ruchu lotniczego z zadań nieoperacyjnych, a tym samym zwiększając wydajność i efektywność zatrudnionych kontrolerów ruchu lotniczego.
- (42) Jako środek pomiaru przepustowości Irlandia powołuje się również na inwestycje w systemy i infrastrukturę, nabycie i wdrożenie nowego systemu ATM, który zapewni usprawnienia funkcjonalne i techniczne:
- Nowy system ATM zastąpi dotychczasowy system stosowany od 17 lat. Nowy system ATM umożliwi wzmocnienie funkcji technicznych wspierających podejmowanie decyzji przez kontrolerów ruchu lotniczego, poprawę wydajności kontrolerów ruchu lotniczego i automatyzację rutynowych zadań.
 - AirNav Ireland planuje również wdrożenie nowego awaryjnego systemu ATM i rozbudowę swoich budynków ACC. Inwestycja ta umożliwi sprawdzenie i przetestowanie obiektów nowego systemu ATM, zwiększenie przepustowości i zapewnienie ciągłości usług.
 - Ponadto AirNav Ireland zmodernizuje swoją infrastrukturę radarową, w tym wymianę komponentów technicznych zainstalowanych w latach 2005–2008, których okres eksploatacji dobiegł końca. Celem tej inwestycji jest zapewnienie niezawodnego zasięgu radarowego, zwiększenie przepustowości i wydajności.
- (43) PRB szczegółowo przeanalizowała środki w zakresie przepustowości, na które powołała się Irlandia. W swojej analizie PRB uwzględniła dodatkowe uzasadnienia przedstawione w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania oraz dodatkowe systemy zachęt, o których mowa w motywach 25 i 26, ustanowione przez Irlandię w związku z wdrożeniem planowanych rekrutacji kontrolerów ruchu lotniczego i personelu ATSEP w czwartym okresie odniesienia. W tym kontekście PRB uznała, że środki w zakresie przepustowości, na które powołuje się Irlandia, są konieczne i proporcjonalne do osiągnięcia docelowych parametrów przepustowości.
- (44) Uwzględniając ocenę przeprowadzoną przez PRB, dodatkowe koszty zgłoszone przez Irlandię w odniesieniu do środków w zakresie przepustowości, o których mowa w motywach 39–43, są większe niż odchylenia od obliczonych przez PRB ogólnounijnych tendencji w zakresie efektywności kosztowej, przedstawionych w motywie 38.
- (45) W świetle rozważań przedstawionych w motywach 39–44 Komisja stwierdza zatem, że Irlandia spełnia kryterium określone w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 w odniesieniu do odchylenia od ogólnounijnej tendencji DUC, o której mowa w motywie 34 oraz w odniesieniu do odchylenia od długookresowej ogólnounijnej tendencji DUC, o której mowa w motywie 35. Podsumowując, Komisja uważa zatem, iż Irlandia odpowiednio wdrożyła zalecenia określone w art. 3 decyzji wykonawczej (UE) 2025/1040 odnośnie do korekty swoich lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej.
- (46) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 30–45 docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania, należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na czwartym okresie odniesienia.

Korekta docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej dla terminalowych służb żeglugi powietrznej

- (47) Zgodnie z pkt 2.1 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja dokonała przeglądu docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej dla terminalowych służb żeglugi powietrznej określonych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez Irlandię w odniesieniu do portów lotniczych, o których mowa w art. 1 ust. 3 i 4 tego rozporządzenia wykonawczego. Stwierdzono, że przedmiotowe docelowe parametry nie budzą wątpliwości.

WNIOSKI

- (48) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że docelowe parametry skuteczności działania zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Irlandii są spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Wymienione w załączniku do niniejszej decyzji docelowe parametry skuteczności działania, zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez Irlandię na czwarty okres odniesienia, są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na czwarty okres odniesienia określonymi w decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Irlandii.

Sporządzono w Brukseli dnia 23 kwietnia 2026 r.

W imieniu Komisji
Apostolos TZITZIKOSTAS
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

Docelowe parametry skuteczności działania zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez Irlandię zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004, uznane za zgodne z ustalonymi na czwarty okres odniesienia ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

Efektywność zarządzania bezpieczeństwem

Irlandia	Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, wyrażone jako poziom wdrożenia, poziomy A-D EASA					
Oдноśna instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej	Cel zarządzania bezpieczeństwem	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2029 r.
AirNav Ireland	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa	C	C	C	C	C
	Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa	D	D	D	D	D
	Zapewnienie bezpieczeństwa	C	C	C	C	C
	Propagowanie bezpieczeństwa	C	C	C	C	C
	Kultura bezpieczeństwa	C	C	C	C	C

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE ŚRODOWISKA

Przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii

Irlandia	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2029 r.
Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii	1,42 %	1,40 %	1,38 %	1,36 %	1,34 %

KLUCZOWY OBSZAR DZIAŁANIA W ZAKRESIE PRZEPUSTOWOŚCI

Średnie opóźnienie ATFM na trasie w minutach na lot

Irlandia	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2029 r.
Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot	0,03	0,03	0,02	0,02	0,02

KLUCZOWY OBSZAR DZIAŁANIA W ZAKRESIE EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ**Ustalony koszt jednostkowy trasowych służb żeglugi powietrznej**

Strefa pobierania opłat trasowych Irlandii	2019 – wartość bazowa	2024 – wartość bazowa	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2029 r.
Skorygowane docelowe parametry efektywności kosztowej wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym cen z 2022 r.)	27,61 EUR	26,89 EUR	28,49 EUR	29,51 EUR	29,49 EUR	29,56 EUR	29,85EUR