



2026/1042

18.5.2026

KOMMISSIONENS AFGØRELSE (EU) 2026/1042

af 23. april 2026

om overensstemmelsen mellem præstationsmålene i det reviderede udkast til præstationsplan, der er forelagt af Irland i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004, og de unionsdækkende præstationsmål i det fælles europæiske luftrums præstations- og afgiftsordnings fjerde referenceperiode

(meddelt under nummer C(2026) 2554)

(Kun den engelske og den irske udgave er autentiske)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR –

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (»rammeforordningen«) ⁽¹⁾, særlig artikel 11, stk. 3, litra c),

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/2803 af 23. oktober 2024 om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum ⁽²⁾, særlig artikel 58, stk. 3,

under henvisning til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 af 11. februar 2019 om oprettelse af en præstations- og afgiftsordning for det fælles europæiske luftrum og om ophævelse af gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 og (EU) nr. 391/2013 ⁽³⁾, særlig artikel 15, stk. 1 og 2, og

ud fra følgende betragtninger:

GENERELLE BETRAGTNINGER

- (1) I henhold til artikel 11 i forordning (EF) nr. 549/2004 skal medlemsstaterne på nationalt plan eller på de funktionelle luftrumsblokkers plan udarbejde planer, herunder med præstationsmål, for hver referenceperiode under præstations- og afgiftsordningen for luftfartstjenester og netfunktioner. Planerne skal omfatte lokale præstationsmål, der er i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for den pågældende referenceperiode.
- (2) Den 12. juni 2024 vedtog Kommissionen unionsdækkende præstationsmål for den fjerde referenceperiode (»RP4«, 2025–2029). Disse unionsdækkende præstationsmål blev fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2024/1688 ⁽⁴⁾.
- (3) Den 1. oktober 2024 forelagde Irland Kommissionen et udkast til præstationsplan for RP4. Efter Kommissionens kontrol af fuldstændigheden af udkastet til præstationsplan forelagde Irland et ajourført udkast til præstationsplan (»udkastet til præstationsplan«) den 18. november 2024.

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

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

⁽³⁾ EUT L 56 af 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.

⁽⁴⁾ Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2024/1688 af 12. juni 2024 om fastsættelse af unionsdækkende præstationsmål for lufttrafikstyringsnettet for den fjerde referenceperiode fra den 1. januar 2025 til den 31. december 2029 (EUT L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

- (4) Kommissionen konstaterede, at de præstationsmål for omkostningseffektivitet, som Irland havde fastsat for sin overflyvningsafgiftszone i udkastet til præstationsplan, ikke opfylder vurderingskriterierne i punkt 1.4 i bilag IV til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 og derfor ikke er i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for RP4.
- (5) Den 16. maj 2025 underrettede Kommissionen derfor Irland om konklusionerne vedrørende den manglende overensstemmelse for så vidt angår de i betragtning (4) omhandlede præstationsmål ved Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2025/1040 ^(?). I nævnte afgørelse fremsatte Kommissionen henstillinger til Irland med henblik på at sikre overensstemmelse mellem landets præstationsmål og de unionsdækkende præstationsmål for RP4.
- (6) Den 18. august 2025 forelagde Irland et revideret udkast til præstationsplan for RP4 for Kommissionen til vurdering. Efter kontrollen af planens fuldstændighed forelagde Irland en ajourført udgave af det reviderede udkast til præstationsplan («det reviderede udkast til præstationsplan») den 8. oktober 2025.
- (7) I overensstemmelse med artikel 15, stk. 1, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 har Kommissionen vurderet overensstemmelsen for så vidt angår de lokale præstationsmål i det reviderede udkast til præstationsplan ud fra vurderingskriterierne i punkt 1 i bilag IV til nævnte gennemførelsesforordning under hensyntagen til lokale forhold, når det var relevant.
- (8) Kommissionen har suppleret sin vurdering af det reviderede udkast til præstationsplan med en gennemgang af de elementer, der er fastsat i punkt 2 i bilag IV til nævnte gennemførelsesforordning. Fordelingen af omkostninger mellem overflyvnings- og tårn- og indflyvningskontrolltjenester, jf. punkt 2.1, litra d), nr. vii), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, er imidlertid genstand for en særskilt vurdering, som Kommissionen skal foretage på grundlag af supplerende oplysninger modtaget fra Irland i december 2025. Derfor har Kommissionen på nuværende tidspunkt ikke draget konklusioner om, hvorvidt denne omkostningsfordelingsmetode er i overensstemmelse med artikel 15, stk. 2, litra e) og f), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 ⁽⁶⁾ og artikel 22, stk. 5, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.
- (9) Det præstationsvurderingsorgan, som bistår Kommissionen med gennemførelsen af præstations- og afgiftsordningerne, jf. artikel 13, stk. 2, i forordning (EU) 2024/2803, har forelagt Kommissionen sin udtalelse om præstationsmålene i Irlands reviderede udkast til præstationsplan for så vidt angår disse måls overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål. Konklusionerne i denne afgørelse bygger på den detaljerede tekniske vurdering i præstationsvurderingsorganets udtalelse ⁽⁷⁾.

KOMMISSIONENS VURDERING

Vurdering af flyvesikkerhedsmålene

- (10) På det centrale præstationsområde flyvesikkerhed er overensstemmelsen for så vidt angår målene i det reviderede udkast til præstationsplan blevet vurderet i overensstemmelse med punkt 1.1 i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.

^(?) Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2025/1040 af 16. maj 2025 om uoverensstemmelse mellem visse præstationsmål i udkastene til præstationsplaner for den nationale eller funktionelle luftrumsblok forelagt af Belgien, Danmark, Tyskland, Estland, Irland, Grækenland, Frankrig, Letland, Luxembourg, Nederlandene og Slovakiet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 og de unionsdækkende præstationsmål for det fælles europæiske luftrums præstations- og afgiftsordnings fjerde referenceperiode (EUT L, 2025/1040, 23.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

⁽⁶⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum («luftfartstjenesteforordningen») (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj>).

⁽⁷⁾ PRB Opinion n° 1-2026 on the assessment of the revised draft performance plans for the fourth reference period (RP4), 28. januar 2026.

- (11) Irland har foreslået følgende præstationsmål for det centrale præstationsområde flyvesikkerhed med hensyn til effektiviteten af flyvesikkerhedsforvaltningen, fordelt på flyvesikkerhedsforvaltningsmål og udtrykt som et gennemførelsesniveau:

Irland	Mål for effektiviteten af flyvesikkerhedsforvaltningen udtrykt som et gennemførelsesniveau, der spænder fra EASA-niveau A til D					
Luftfarts-tjenesteudøver	Flyvesikkerhedsforvaltningsmål	2025	2026	2027	2028	2029
AirNav Ireland	Flyvesikkerhedspolitik og -mål	C	C	C	C	C
	Styring af flyvesikkerhedsrisici	D	D	D	D	D
	Sikring af flyvesikkerheden	C	C	C	C	C
	Flyvesikkerhedsfremmende foranstaltninger	C	C	C	C	C
	Flyvesikkerhedskultur	C	C	C	C	C

- (12) Kommissionen har konstateret, at de præstationsmål for flyvesikkerhed, som Irland har forelagt for luftfartstjenesteudøveren »AirNav Ireland«, svarer til de unionsdækkende flyvesikkerhedsmål for hvert kalenderår 2025-2029.
- (13) Kommissionen bemærker, at det reviderede udkast til præstationsplan indeholder foranstaltninger for AirNav Ireland med henblik på at nå de lokale flyvesikkerhedsmål, såsom forbedring af identifikation og registrering af farer, indkøb af software til analyse af data om træthedsniveauet hos flyveledere og rekruttering af flyvesikkerhedsanalytikere til at gennemgå ændringer i ledelsesprocesserne.
- (14) På grundlag af konklusionerne i betragtning (11), (12) og (13) er de lokale flyvesikkerhedsmål for 2029, der er indeholdt i det reviderede udkast til præstationsplan, i overensstemmelse med de tilsvarende unionsdækkende mål, der er fastsat i gennemførelsesafgørelse (EU) 2024/1688. Derfor bør de lokale flyvesikkerhedsmål anses for at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål.

Vurdering af miljømålene

- (15) På det centrale præstationsområde miljø er overensstemmelsen for så vidt angår målene i det reviderede udkast til præstationsplan med hensyn til den gennemsnitlige horisontale overflyvningsflyveeffektivitet for den faktiske bane blevet vurderet ud fra kriteriet i punkt 1.2 i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Irlands foreslåede miljømål er således blevet sammenholdt med de relevante referenceværdier for horisontal overflyvningsflyveeffektivitet, der er fastsat i planen for forbedring af det europæiske rutenet (»ERNIP«), som er udarbejdet i overensstemmelse med bilag I til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/123⁽⁸⁾, og som forelå på tidspunktet for vedtagelsen af de unionsdækkende præstationsmål for RP4, dvs. den 2. juli 2024.

⁽⁸⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/123 af 24. januar 2019 om detaljerede bestemmelser for gennemførelsen af netfunktioner for lufttrafikstyring (ATM) og om ophævelse af Kommissionens forordning (EU) nr. 677/2011 (EUT L 28 af 31.1.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

- (16) De miljøpræstationsmål, som Irland har foreslået for RP4, og de tilsvarende nationale referenceværdier fra ERNIP, udtrykt som den gennemsnitlige horisontale overflyvningsflyveeffektivitet for den faktiske bane, er følgende:

Irland	2025	2026	2027	2028	2029
Mål for det centrale præstationsområde miljø udtrykt som den gennemsnitlige horisontale overflyvningsflyveeffektivitet for den faktiske bane	1,42 %	1,40 %	1,38 %	1,36 %	1,34 %
Referenceværdier	1,42 %	1,40 %	1,38 %	1,36 %	1,34 %

- (17) Kommissionen bemærker, at de miljømål, som Irland har foreslået, svarer til de tilsvarende nationale referenceværdier for hvert kalenderår i RP4.
- (18) Kommissionen bemærker, at Irland i det reviderede udkast til præstationsplan har fremlagt foranstaltninger til opnåelse af de lokale miljømål, som omfatter udrulning af et nyt lufttrafikstyringssystem (ATM) og gennemførelse af luftrummet med fri ruteføring på tværs af landegrænser, herunder mulige yderligere forbedringer, der skal afdækkes i løbet af RP4.
- (19) På grundlag af betragtning (16), (17) og (18) bør målene for det centrale præstationsområde miljø i Irlands reviderede udkast til national præstationsplan anses for at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for RP4.

Vurdering af kapacitetsmålene

- (20) På det centrale præstationsområde kapacitet er overensstemmelsen for så vidt angår målene i det reviderede udkast til præstationsplan med hensyn til den gennemsnitlige overflyvningsforsinkelse i forbindelse med lufttrafikregulering («overflyvnings-ATFM-forsinkelse») pr. flyvning blevet vurderet ud fra kriteriet i punkt 1.3 i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Irlands foreslåede kapacitetsmål er således blevet sammenholdt med de relevante referenceværdier, der er fastsat i den netoperationsplan, som er udarbejdet i overensstemmelse med artikel 9 i gennemførelsesforordning (EU) 2019/123, og som forelå på tidspunktet for vedtagelsen af de unionsdækkende præstationsmål for RP4, dvs. den 2. juli 2024.
- (21) De overflyvningskapacitetsmål, som Irland har foreslået for RP4, udtrykt i ATFM-forsinkelse i minutter pr. flyvning, og de tilsvarende referenceværdier fra netoperationsplanen er følgende:

Irland	2025	2026	2027	2028	2029
Mål for det centrale præstationsområde kapacitet udtrykt i overflyvnings-ATFM-forsinkelse i minutter pr. flyvning	0,03	0,03	0,02	0,02	0,02
Referenceværdier	0,08	0,06	0,05	0,03	0,03

- (22) Kommissionen bemærker, at de kapacitetsmål, som Irland har forelagt, er lavere end de tilsvarende nationale referenceværdier for hvert år i RP4.

- (23) Kommissionen bemærker, at Irland i det reviderede udkast til præstationsplan har forelagt foranstaltninger til opnåelse af de lokale overflyvningskapacitetsmål, som omfatter rekruttering og uddannelse af yderligere flyveledere og personale, som arbejder med lufttrafikikkerhedselektronik, forbedret sektoropdeling og gennemførelse af investeringer i systemer og infrastruktur, der muliggør øget kapacitet.
- (24) Desuden bemærker Kommissionen, at Irland i det reviderede udkast til præstationsplan har fastsat yderligere to centrale præstationsindikatorer (»KPI'er«) og dertilhørende yderligere præstationsmål inden for det centrale præstationsområde kapacitet i overensstemmelse med artikel 8, stk. 4, og artikel 10, stk. 3, i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Formålet med disse supplerende KPI'er er at følge AirNav Irelands gennemførelse af foranstaltningerne til at styrke dets bemanning med hensyn til flyveledere og personale, som arbejder med luftfartssikkerhedselektronik, målt i fuldtidsækvivalenter (»FTE'er«). Forøgelsen af antallet af FTE'er i disse personalekategorier er afgørende for at øge luftrumskapaciteten og støtte den rettidige gennemførelse af de planlagte investeringer i anlægsaktiver.
- (25) Irland har også i overensstemmelse med artikel 11, stk. 4, i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 indført incitamentsordninger af økonomisk karakter for at understøtte opnåelsen af de yderligere kapacitetsmål, der er omhandlet i betragtning (24).
- (26) Med henvisning til betragtning (24) og (25) ser Kommissionen positivt på de yderligere kapacitetsmål og de dermed forbundne økonomiske incitamentsordninger, som Irland har fastsat i det reviderede udkast til præstationsplan. Kommissionen bemærker, at de økonomiske incitament er knyttet til den faktiske trafikudvikling i RP4 og sigter mod at afbøde de omkostninger, som luftrumsbrugerne påføres, hvis de planlagte ansættelser af flyveledere og personale, som arbejder med luftfartssikkerhedselektronik, ikke gennemføres fuldt ud. Kommissionen finder, at de økonomiske incitament, der i denne forbindelse er fastsat for luftfartstjenesteudøveren, er berettigede og proportionale i lyset af de betydelige omkostninger, der er forbundet med den planlagte ansættelse af yderligere flyveledere og personale, som arbejder med luftfartssikkerhedselektronik, i løbet af RP4.
- (27) På grundlag af betragtning (21) til (26) bør målene for det centrale præstationsområde kapacitet i Irelands reviderede udkast til national præstationsplan, jf. betragtning (21), derfor anses for at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for RP4.

Vurdering af kapacitetsmålene for tårn- og indflyvningskontrolltjenester

- (28) I overensstemmelse med punkt 2.1, litra b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 har Kommissionen vurderet kapacitetspræstationsmålene for tårn- og indflyvningskontrolltjenester i Irelands reviderede udkast til præstationsplan for så vidt angår lufthavne som omhandlet i nævnte gennemførelsesforordnings artikel 1, stk. 3 og 4. Det blev konstateret, at målene ikke giver anledning til bekymring.

Vurdering af omkostningseffektivitetsmålene

- (29) Kommissionen konkluderede i gennemførelsesafgørelse (EU) 2025/1040, at de foreslåede omkostningseffektivitetsmål for overflyvningstjenester i Irelands udkast til præstationsplan, der blev forelagt i 2024, ikke var i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål. Irland har foreslået reviderede omkostningseffektivitetsmål for overflyvningstjenester i sit reviderede udkast til præstationsplan.
- (30) Tabellen nedenfor viser de reviderede omkostningseffektivitetsmål, som Irland har foreslået i det reviderede udkast til præstationsplan.

Irlands overflyvnings- afgiftszone	Referen- ce-værdi 2019	Referen- ce-værdi 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Reviderede omkostningseffektivitetsmål for overflyvnings-tjenester udtrykt som fastlagt overflyvnings-enhedsomkostning (i real værdi i 2022-priser)	27,61 EUR	26,89 EUR	28,49 EUR	29,51 EUR	29,49 EUR	29,56 EUR	29,85EUR

- (31) Kommissionen bemærker, at Irlands fastlagte enhedsomkostning (DUC) for hvert år i RP4 er en smule lavere end i det udkast til præstationsplan, der blev forelagt i 2024, hvilket udgør en forbedring.
- (32) De fastlagte omkostninger, udtrykt i EUR i real værdi i 2022-priser (EUR2022), og trafikantagelserne for afgiftszonen, som Irland har fastlagt i det reviderede udkast til præstationsplan, fremgår af nedenstående tabel:

Irlands overflyvningsafgiftszone	2025	2026	2027	2028	2029
Reviderede fastlagte omkostninger i real værdi i 2022-priser (revideret udkast til præstationsplan)	147 mio. EUR	155 mio. EUR	158 mio. EUR	161 mio. EUR	165 mio. EUR
Trafikprognose (revideret udkast til præstationsplan) , udtrykt i overflyvningstjenesteenheder i tusinder	5 175	5 256	5 349	5 458	5 544

- (33) Kommissionen har vurderet overensstemmelsen af de reviderede omkostningseffektivitetsmål, som Irland har foreslået, ud fra kriterierne i punkt 1.4, litra a), b) og c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.
- (34) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at DUC-tendensen for overflyvningstjenester på afgiftszoneniveau på + 2,1 % i RP4 underpræsterer sammenholdt med den unionsdækkende tendens på - 1,2 % i samme periode.
- (35) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at den langsigtede DUC-tendens for overflyvningstjenester på afgiftszoneniveau i tredje referenceperiode (»RP3«) og RP4 på +0,9 % er dårligere end med den langsigtede unionsdækkende tendens på -1,0 % i samme periode.
- (36) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Irlands DUC-referenceværdi på 26,89 EUR i EUR2022 er 5,4 % lavere end den gennemsnitlige referenceværdi på EUR 28,43 i EUR2022 for den relevante sammenligningsgruppe, jf. artikel 7, litra b), i gennemførelsesafgørelse (EU) 2024/1688.
- (37) Kommissionen har endvidere undersøgt, om de afvigelser, der er nævnt i betragtning (34) og (35), kan anses for nødvendige og forholdsmæssige i overensstemmelse med punkt 1.4, litra d), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Kommissionen har derfor vurderet, om de konstaterede afvigelser fra den unionsdækkende DUC-tendens og fra den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens, der er omhandlet i betragtning (34) og (35), udelukkende skyldes yderligere fastlagte omkostninger i forbindelse med foranstaltninger, der er nødvendige for at nå præstationsmålene for det centrale præstationsområde kapacitet, eller omstrukturingsomkostninger som omhandlet i artikel 2, nr. 18), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.
- (38) Præstationsvurderingsorganet har beregnet de anslåede forskelle mellem de fastlagte omkostninger for RP4, som Irland har fastsat i det reviderede udkast til præstationsplan, og de fastlagte omkostninger, der ville være nødvendige for at nå den unionsdækkende DUC-tendens for RP4 og den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens for RP3 og RP4 tilsammen. På grundlag af præstationsvurderingsorganets resultater ligger de samlede fastlagte omkostninger for RP4, som Irland har foreslået, ca. 92,9 mio. EUR i EUR2022 under det niveau, der er nødvendigt for at nå den unionsdækkende DUC-tendens, hvilket svarer til en gennemsnitlig årlig forskel på 18,6 mio. EUR i EUR2022. En tilsvarende forskel på ca. 98,0 mio. EUR i EUR2022 for hele RP4 kan konstateres i forhold til det niveau, der kræves for at nå den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens, hvilket svarer til en gennemsnitlig årlig forskel på 19,6 mio. EUR i EUR2022.
- (39) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Irland i det reviderede udkast til præstationsplan henviser til de yderligere fastlagte omkostninger, som overflyvningsluftfarts-tjenesteudøveren AirNav Ireland har afholdt i RP4 i forbindelse med foranstaltninger, der er nødvendige for at nå de lokale kapacitetsmål (»kapacitetsforanstaltninger«).

- (40) Kommissionen bemærker, at Irland i det reviderede udkast til præstationsplan har fremlagt og kvantificeret otte kapacitetsforanstaltninger med en samlet værdi i RP4 på 104,1 mio. EUR, udtrykt i real værdi i EUR2022.
- (41) Disse kapacitetsforanstaltninger omfatter for det første uddannelse og ansættelse af yderligere personale hos AirNav Ireland, navnlig flyveledere og personale, som arbejder med luftfartssikkerhedselektronik:
- AirNav Ireland planlægger i RP4 at øge antallet af flyveledere i områdekontrolcentralen i Shannon med 30 fuldtidsækvivalenter (»FTE'er«), hvorved det samlede antal flyveledere i områdekontrolcentralen vil nå op på 225 FTE'er i 2029. Irland forklarer, at AirNav Irelands bemanning af flyveledere med denne foranstaltning vil være tilstrækkelig til at imødekomme trafik efterspørgslen, samtidig med at robustheden i operationerne øges. AirNav Ireland forventer som følge heraf at reducere flyveledernes overarbejde betydeligt.
 - Med hensyn til ansættelsen af yderligere personale, som arbejder med luftfartssikkerhedselektronik, forklarer Irland, at en forøgelse af bemanningen af teknikere vil understøtte gennemførelsen af kapitalinvesteringssprojekter og implementeringen af et nyt ATM-system i løbet af RP4, mens luftfartstjenesteudøveren i tidligere referenceperioder ikke har kunnet sikre fuld gennemførelse af investeringer på grund af underbemanning i disse stillinger. Endvidere sigter AirNav Ireland mod senest i 2029 at beskæftige i alt 83 driftsledere og støttepersonale, hvorved flyveledere frigøres fra ikkeoperationelle opgaver, og produktiviteten og effektiviteten blandt de ansatte flyveledere dermed øges.
- (42) Irland nævner også investeringer i systemer og infrastruktur som kapacitetsforanstaltning, nemlig anskaffelse og ibrugtagning af et nyt ATM-system, som vil medføre funktionelle og tekniske forbedringer:
- Det nye ATM-system skal erstatte det ældre system, som har været i brug i 17 år. Det nye ATM-system vil muliggøre forbedrede tekniske funktioner, der understøtter flyveledernes beslutningstagning, øger deres produktivitet og automatiserer rutineopgaver.
 - AirNav Ireland planlægger også at indføre et nyt ATM-reservesystem og udvide områdekontrolcentralens bygninger. Denne investering vil gøre det muligt at afprøve og teste faciliteterne i det nye ATM-system, øge kapaciteten og sikre driftskontinuiteten.
 - AirNav Ireland vil endvidere opgradere sin radarinfrastruktur, herunder udskifte tekniske komponenter, der blev installeret mellem 2005 og 2008, og som er ved at være udtjente. Målet med denne investering er at sikre pålidelig radardækning samt forbedret kapacitet og produktivitet.
- (43) Præstationsvurderingsorganet har foretaget en detaljeret analyse af de kapacitetsforanstaltninger, som Irland har anført. Præstationsvurderingsorganet har i sin analyse taget hensyn til de yderligere begrundelser, der er givet i det reviderede udkast til præstationsplan, og de yderligere incitamentsordninger, der er omhandlet i betragtning (25) og (26), og som Irland har etableret i forbindelse med gennemførelsen af de planlagte ansættelser af flyveledere og personale, som arbejder med luftfartssikkerhedselektronik, i RP4. Præstationsvurderingsorganet fandt på denne baggrund, at de kapacitetsforanstaltninger, som Irland har anført, er nødvendige og forholdsmæssige for at nå kapacitetsmålene.
- (44) Under henvisning til præstationsvurderingsorganets evaluering er de meromkostninger, som Irland har indberettet for de kapacitetsforanstaltninger, der er omhandlet i betragtning (39) til (43), større end de konstaterede afvigelser fra de unionsdækkende omkostningseffektivitetstendenser, som præstationsvurderingsorganet har beregnet, og som er angivet i betragtning (38).
- (45) I lyset af betragtning (39) til (44) finder Kommissionen, at kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 må anses for opfyldt for Irlands vedkommende for så vidt angår afvigelsen fra den unionsdækkende DUC-tendens, der er omhandlet i betragtning (34), og afvigelsen fra den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens, der er omhandlet i betragtning (35). Kommissionen er derfor af den opfattelse, at Irland i tilstrækkelig grad har fulgt henstillingerne i artikel 3 i gennemførelsesafgørelse (EU) 2025/1040 med hensyn til at revidere landets lokale præstationsmål for omkostningseffektivitet.
- (46) På grundlag af betragtning (30) til (45) bør målene for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet i det reviderede udkast til national præstationsplan derfor anses for at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for RP4.

Vurdering af omkostningseffektivitetsmålene for tårn- og indflyvningskontrolltjenester

- (47) I overensstemmelse med punkt 2.1, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 har Kommissionen vurderet præstationsmålene for omkostningseffektivitet for tårn- og indflyvningskontrolltjenester i Irlands reviderede udkast til præstationsplan for så vidt angår lufthavne som omhandlet i nævnte gennemførelsesforordnings artikel 1, stk. 3 og 4. Det blev konstateret, at målene ikke giver anledning til bekymring.

KONKLUSION

- (48) På baggrund af ovenstående har Kommissionen konstateret, at præstationsmålene i Irlands reviderede udkast til præstationsplan er i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for RP4 –

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Præstationsmålene i det reviderede udkast til præstationsplan, som Irland har forelagt for den fjerde referenceperiode («RP4»), og som er opført i bilaget til nærværende afgørelse, er i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for RP4, der er fastsat ved gennemførelsesafgørelse (EU) 2024/1688.

Artikel 2

Denne afgørelse er rettet til Irland.

Udfærdiget i Bruxelles, den 23. april 2026.

På Kommissionens vegne
Apostolos TZITZIKOSTAS
Medlem af Kommissionen

BILAG

Præstationsmål i det reviderede udkast til præstationsplan forelagt af Irland i henhold til forordning (EF) nr. 549/2004, som anses for at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for den fjerde referenceperiode

DET CENTRALE PRÆSTATIONSOMRÅDE FLYVESIKKERHED

Effektiviteten af flyvesikkerhedsforvaltningen

Irland	Mål for effektiviteten af flyvesikkerhedsforvaltningen udtrykt som et gennemførelsesniveau, der spænder fra EASA-niveau A til D					
Berørt luftfartstjenesteudøver	Flyvesikkerhedsforvaltningsmål	2025	2026	2027	2028	2029
AirNav Ireland	Flyvesikkerhedspolitik og -mål	C	C	C	C	C
	Styring af flyvesikkerhedsrisici	D	D	D	D	D
	Sikring af flyvesikkerheden	C	C	C	C	C
	Flyvesikkerhedsfremmende foranstaltninger	C	C	C	C	C
	Flyvesikkerhedskultur	C	C	C	C	C

DET CENTRALE PRÆSTATIONSOMRÅDE MILJØ

Gennemsnitlig horisontal overflyvningsflyveeffektivitet for den faktiske bane

Irland	2025	2026	2027	2028	2029
Mål for det centrale præstationsområde miljø udtrykt som den gennemsnitlige horisontale overflyvningsflyveeffektivitet for den faktiske bane	1,42 %	1,40 %	1,38 %	1,36 %	1,34 %

DET CENTRALE PRÆSTATIONSOMRÅDE KAPACITET

Gennemsnitlig overflyvnings-ATFM-forsinkelse i minutter pr. flyvning

Irland	2025	2026	2027	2028	2029
Mål for det centrale præstationsområde kapacitet udtrykt i minutters overflyvnings-ATFM-forsinkelse pr. flyvning	0,03	0,03	0,02	0,02	0,02

DET CENTRALE PRÆSTATIONSOMRÅDE OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET

Fastlagte enhedsomkostninger for overflyvningsluftfartstjenester

Irlands overflyvningsafgiftszone	Reference-værdi 2019	Reference-værdi 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Reviderede omkostningseffektivitetsmål for overflyvningstjenester udtrykt som fastlagt overflyvningsenhedsomkostning (i real værdi i 2022-priser)	27,61 EUR	26,89 EUR	28,49 EUR	29,51 EUR	29,49 EUR	29,56 EUR	29,85EUR