Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2026/1042

18.5.2026

BESCHLUSS (EU) 2026/1042 DER KOMMISSION

vom 23. April 2026

über die Kohärenz der Leistungsziele im gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates von Irland vorgelegten überarbeiteten Leistungsplanentwurf mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den vierten Bezugszeitraum des Leistungssystems und der Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2026) 2554)

(Nur der englische und der irische Text sind verbindlich)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“) ([1]), insbesondere auf Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe c,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2024/2803 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2024 zur Verwirklichung des Einheitlichen Europäischen Luftraums ([2]), insbesondere auf Artikel 58 Absatz 3,

gestützt auf die Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 der Kommission vom 11. Februar 2019 zur Festlegung eines Leistungssystems und einer Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum und zur Aufhebung der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 390/2013 und (EU) Nr. 391/2013 ([3]), insbesondere auf Artikel 15 Absätze 1 und 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

ALLGEMEINE ERWÄGUNGEN

(1) Nach Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 sind die Mitgliedstaaten gehalten, auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke (FAB) für jeden Bezugszeitraum des Leistungssystems und der Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen Pläne mit Leistungszielen auszuarbeiten. Diese Pläne müssen lokale Leistungsziele enthalten, die mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den betreffenden Bezugszeitraum im Einklang stehen.

(2) Am 12. Juni 2024 nahm die Kommission unionsweit geltende Leistungsziele für den vierten Bezugszeitraum (RP4, 2025-2029) an. Diese unionsweit geltenden Leistungsziele wurden mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2024/1688 der Kommission ([4]) festgelegt.

(3) Irland legte der Kommission am 1. Oktober 2024 einen Leistungsplanentwurf für den RP4 vor. Nach Prüfung der Vollständigkeit dieses Leistungsplanentwurfs durch die Kommission legte Irland am 18. November 2024 einen aktualisierten Leistungsplanentwurf (im Folgenden „Leistungsplanentwurf“) vor.

([1]) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) ABl. L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) ABl. L 56 vom 25.2.2019, S. 1, http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/2025-01-01.
([4]) Durchführungsbeschluss (EU) 2024/1688 der Kommission vom 12. Juni 2024 zur Festlegung unionsweit geltender Leistungsziele für das Luftverkehrsmanagementnetz für den vierten Bezugszeitraum (vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2029) (ABl. L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(4) Die Kommission stellte fest, dass die von Irland im Leistungsplanentwurf festgelegten Kosteneffizienzleistungsziele in Bezug auf die Streckengebührenzone die in Anhang IV Nummer 1.4 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegten Bewertungskriterien nicht erfüllen und daher nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 vereinbar sind.

(5) Am 16. Mai 2025 teilte die Kommission Irland daher mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2025/1040 der Kommission ([5]) ihre Feststellungen in Bezug auf die Inkohärenz der in Erwägungsgrund 4 genannten Leistungsziele mit. In diesem Beschluss richtete die Kommission Empfehlungen an Irland, um die Kohärenz seiner Leistungsziele mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 zu gewährleisten.

(6) Am 18. August 2025 legte Irland der Kommission einen überarbeiteten Leistungsplanentwurf für den RP4 zur Bewertung vor. Nach Prüfung der Vollständigkeit dieses überarbeiteten Leistungsplanentwurfs legte Irland am 8. Oktober 2025 eine aktualisierte Fassung des überarbeiteten Leistungsplanentwurfs (im Folgenden „überarbeiteter Leistungsplanentwurf") vor.

(7) Die Kommission hat entsprechend Artikel 15 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 die Kohärenz der im überarbeiteten Leistungsplanentwurf enthaltenen lokalen Leistungsziele auf der Grundlage der in Anhang IV Nummer 1 jener Durchführungsverordnung festgelegten Kriterien und gegebenenfalls unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten bewertet.

(8) Die Kommission hat ihre Bewertung des überarbeiteten Leistungsplanentwurfs durch eine Überprüfung der in Anhang IV Nummer 2 jener Durchführungsverordnung genannten Elemente ergänzt. Die in Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe d Ziffer vii der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 genannte Kostenaufteilung zwischen Strecken- und An- und Abflugdiensten ist jedoch Gegenstand einer gesonderten Überprüfung durch die Kommission auf der Grundlage zusätzlicher Informationen, die Irland im Dezember 2025 vorgelegt hat. Daher trifft die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Aussagen zur Vereinbarkeit dieser Kostenaufteilungsmethode mit Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben e und f der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates ([6]) und Artikel 22 Absatz 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317.

(9) Der Leistungsüberprüfungsausschuss (Performance Review Bord — im Folgenden „PRB"), der die Kommission gemäß Artikel 13 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2024/2803 bei der Umsetzung des Leistungssystems und der Gebührenregelung unterstützt, hat der Kommission seine Stellungnahme zu den im überarbeiteten Leistungsplanentwurf Irlands enthaltenen Leistungszielen im Hinblick auf die Kohärenz dieser Ziele mit den unionsweit geltenden Leistungszielen vorgelegt. Die in diesem Beschluss dargelegten Feststellungen stützen sich auf die ausführliche technische Bewertung in der Stellungnahme des PRB ([7]).

BEWERTUNG DURCH DIE KOMMISSION

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Sicherheit"

(10) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit wurde die Kohärenz der im überarbeiteten Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele anhand Anhang IV Nummer 1.1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 bewertet.

([5]) Durchführungsbeschluss (EU) 2025/1040 der Kommission vom 16. Mai 2025 bezüglich der Inkohärenz bestimmter Leistungsziele, die in den von Belgien, Dänemark, Deutschland, Estland, Frankreich, Griechenland, Irland, Lettland, Luxemburg, den Niederlanden und der Slowakei gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vorgelegten Entwürfen der nationalen Leistungspläne und der Leistungspläne für funktionale Luftraumblöcke enthalten sind, mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den vierten Bezugszeitraum des Leistungssystems und der Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum (ABl. L, 2025/1040, 23.5.2025, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

([6]) Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung") (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

([7]) Stellungnahme Nr. 1-2026 des Leistungsüberprüfungsausschusses zur Bewertung der überarbeiteten Leistungsplanentwürfe für den vierten Bezugszeitraum (RP4), 28. Januar 2026.

(11) Irland hat folgende Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit in Bezug auf die Effektivität des Sicherheitsmanagements — aufgeschlüsselt nach Sicherheitsmanagementzielen und ausgedrückt als Umsetzungsniveau — vorgeschlagen:

Irland	**Ziele für die Effektivität des Sicherheitsmanagements, ausgedrückt als Umsetzungsniveau, von EASA-Niveau A bis D**					
Anbieter von Flugsicherungsdiensten	**Ziel des Sicherheitsmanagements**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
AirNav Ireland	Sicherheitspolitik und -ziele	C	C	C	C	**C**
	Management von Sicherheitsrisiken	D	D	D	D	**D**
	Gewährleistung der Sicherheit	C	C	C	C	**C**
	Förderung der Sicherheit	C	C	C	C	**C**
	Sicherheitskultur	C	C	C	C	**C**

(12) Die Kommission hat festgestellt, dass die von Irland vorgeschlagenen Sicherheitsleistungsziele für den Anbieter von Flugsicherungsdiensten „AirNav Ireland“ den unionsweit geltenden Sicherheitszielen für die Kalenderjahre 2025 bis 2029 entsprechen.

(13) Die Kommission stellt fest, dass der überarbeitete Leistungsplanentwurf Maßnahmen für AirNav Ireland zur Erreichung der lokalen Sicherheitsziele enthält, wie z. B. die Verbesserung der Gefahrenermittlung und -aufzeichnung, den Erwerb von Software zur Analyse von Daten über das Ermüdungsniveau von Fluglotsen (ATCO) und die Einstellung von Sicherheitsanalysten zur Überprüfung von Änderungen in den Managementprozessen.

(14) Gemäß den Feststellungen in den Erwägungsgründen 11, 12 und 13 stehen die im überarbeiteten Leistungsplanentwurf enthaltenen lokalen Sicherheitsleistungsziele für 2029 mit den entsprechenden im Durchführungsbeschluss (EU) 2024/1688 festgelegten unionsweit geltenden Zielen im Einklang. Daher sollten diese lokalen Sicherheitsleistungsziele als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen kohärent erachtet werden.

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Umwelt“

(15) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Umwelt wurde die Kohärenz der im überarbeiteten Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele für die durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs anhand des Kriteriums in Anhang IV Nummer 1.2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 bewertet. Dementsprechend wurden die von Irland vorgeschlagenen Umweltziele mit den einschlägigen Referenzwerten für die horizontale Streckenflugeffizienz verglichen, die in dem gemäß Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2019/123 der Kommission ([8]) erstellten Plan zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes (im Folgenden „ERNIP“) festgelegt sind und zum Zeitpunkt der Annahme der unionsweit geltenden Leistungsziele für den RP4, d. h. am 2. Juli 2024, vorlagen.

([8]) Durchführungsverordnung (EU) 2019/123 der Kommission vom 24. Januar 2019 zur Festlegung detaillierter Durchführungsbestimmungen für die Netzfunktionen des Flugverkehrsmanagements und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 der Kommission (ABl. L 28 vom 31.1.2019, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(16) Die von Irland für den RP4 vorgeschlagenen Umweltleistungsziele und die entsprechenden nationalen Referenzwerte aus dem ERNIP, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs, lauten wie folgt:

Irland	2025	2026	2027	2028	2029
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs	**1,42 %**	**1,40 %**	**1,38 %**	**1,36 %**	**1,34 %**
Referenzwerte	1,42 %	1,40 %	1,38 %	1,36 %	1,34 %

(17) Die Kommission stellt fest, dass die von Irland vorgeschlagenen Umweltziele den jeweiligen nationalen Referenzwerten für jedes Kalenderjahr des RP4 entsprechen.

(18) Die Kommission stellt fest, dass Irland in seinem überarbeiteten Leistungsplanentwurf Maßnahmen zur Erreichung der lokalen Umweltziele vorgelegt hat, darunter die Einführung eines neuen Flugverkehrsmanagementsystems (im Folgenden „ATM-System“) und die Realisierung eines grenzüberschreitenden Luftraums mit freier Streckenführung, darunter die Prüfung möglicher weiterer Verbesserungen im RP4.

(19) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 16, 17 und 18 sollten die im überarbeiteten Leistungsplanentwurf Irlands enthaltenen Ziele für den wesentlichen Leistungsbereich Umwelt als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 kohärent erachtet werden.

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Kapazität“

(20) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Kapazität wurde die Kohärenz der im überarbeiteten Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele für die durchschnittliche ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug anhand des Kriteriums in Anhang IV Nummer 1.3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 bewertet. Dementsprechend wurden die vorgeschlagenen Kapazitätsziele Irlands mit den einschlägigen Referenzwerten verglichen, die in dem gemäß Artikel 9 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/123 erstellten Netzbetriebsplan festgelegt sind und zum Zeitpunkt der Annahme der unionsweit geltenden Leistungsziele für den RP4, d. h. am 2. Juli 2024, vorlagen.

(21) Die von Irland für den RP4 vorgeschlagenen Ziele für die Streckenkapazität, ausgedrückt in Minuten ATFM-Verspätung je Flug, sowie die entsprechenden Referenzwerte des Netzbetriebsplans lauten wie folgt:

Irland	2025	2026	2027	2028	2029
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität, ausgedrückt in Minuten ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug	**0,03**	**0,03**	**0,02**	**0,02**	**0,02**
Referenzwerte	0,08	0,06	0,05	0,03	0,03

(22) Die Kommission stellt fest, dass die von Irland vorgeschlagenen Kapazitätsziele niedriger sind als die jeweiligen nationalen Referenzwerte für jedes Jahr des RP4.

(23) Die Kommission stellt fest, dass Irland in seinem überarbeiteten Leistungsplanentwurf Maßnahmen zur Erreichung der lokalen Streckenkapazitätsziele vorgelegt hat, die die Einstellung und Ausbildung zusätzlicher Fluglotsen und von flugsicherungstechnischem Personal (im Folgenden „ATSEP“), eine verbesserte Sektorisierung und Investitionen in Systeme und Infrastrukturen, die eine Erhöhung der Kapazität ermöglichen, umfassen.

(24) Zudem stellt die Kommission fest, dass Irland in seinem überarbeiteten Leistungsplanentwurf zwei zusätzliche wesentliche Leistungsindikatoren (im Folgenden „KPI“) und damit verbundene zusätzliche Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität nach Artikel 8 Absatz 4 und Artikel 10 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegt hat. Zweck dieser zusätzlichen KPI ist es, die Umsetzung der Maßnahmen zur Stärkung der in Vollzeitäquivalenten (im Folgenden „VZÄ“) gemessenen ATCO- und ATSEP-Personalausstattung durch AirNav Ireland zu verfolgen. Die Erhöhung der Anzahl der VZÄ in diesen Personalkategorien ist für die Erhöhung der Luftraumkapazität und die Unterstützung der zeitnahen Umsetzung der geplanten Anlageinvestitionen von entscheidender Bedeutung.

(25) Irland hat ferner Anreizregelungen finanzieller Art gemäß Artikel 11 Absatz 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 eingeführt, um die Erreichung der in Erwägungsgrund 24 genannten zusätzlichen Kapazitätsleistungsziele zu unterstützen.

(26) In Bezug auf die Erwägungsgründe 24 und 25 bewertet die Kommission die von Irland im überarbeiteten Leistungsplanentwurf festgelegten zusätzlichen Kapazitätsleistungsziele und die damit verbundenen finanziellen Anreizregelungen positiv. Die Kommission stellt fest, dass die finanziellen Anreize mit der tatsächlichen Verkehrsentwicklung im RP4 verknüpft sind und darauf abzielen würden, die von den Luftraumnutzern zu tragenden Kosten für den Fall zu mindern, dass die geplanten Einstellungen von ATCO und ATSEP nicht vollständig umgesetzt werden. Die Kommission ist der Auffassung, dass die finanziellen Anreize für den Anbieter von Flugsicherungsdiensten in dieser Hinsicht angesichts der erheblichen Kosten im Zusammenhang mit der geplanten Einstellung zusätzlicher ATCO und ATSEP im RP4 gerechtfertigt und verhältnismäßig sind.

(27) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 21 bis 26 sollten die im überarbeiteten Leistungsplanentwurf Irlands enthaltenen und in Erwägungsgrund 21 genannten Ziele für den wesentlichen Leistungsbereich Kapazität als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 kohärent erachtet werden.

Überprüfung der Kapazitätsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug

(28) Nach Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 hat die Kommission die im überarbeiteten Leistungsplanentwurf Irlands festgelegten Kapazitätsleistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug für die in Artikel 1 Absätze 3 und 4 jener Durchführungsverordnung genannten Flughäfen überprüft. Dabei hat sich gezeigt, dass diese Ziele keinen Anlass zur Besorgnis geben.

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Kosteneffizienz“

(29) Die Kommission kam im Durchführungsbeschluss (EU) 2025/1040 zu dem Ergebnis, dass die in dem 2024 von Irland vorgelegten Leistungsplanentwurf vorgeschlagenen Kosteneffizienzziele für den Streckenflug nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen vereinbar waren. Als Teil seines überarbeiteten Leistungsplanentwurfs hat Irland überarbeitete Kosteneffizienzziele für den Streckenflug vorgeschlagen.

(30) Die überarbeiteten Kosteneffizienzziele, die Irland in seinem überarbeiteten Leistungsplanentwurf vorgeschlagen hat, sind in der nachstehenden Tabelle aufgeführt.

Streckengebührenzone Irland	2019 Basiswert	2024 Basiswert	2025	2026	2027	2028	2029
Überarbeitete Kosteneffizienzziele, ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2022)	**27,61 EUR**	**26,89 EUR**	**28,49 EUR**	**29,51 EUR**	**29,49 EUR**	**29,56 EUR**	**29,85EUR**

(31) Die Kommission stellt fest, dass die festgestellten Kosten je Leistungseinheit (determined unit cost, DUC) Irlands für jedes Jahr des RP4 etwas niedriger sind als in dem 2024 vorgelegten Leistungsplanentwurf, was eine Verbesserung darstellt.

(32) Die festgestellten Kosten, ausgedrückt in EUR zu realen Preisen von 2022 (im Folgenden „EUR2022"), und die im überarbeiteten Leistungsplanentwurf Irlands vorgelegten Verkehrsannahmen für die Gebührenzone sind in der nachstehenden Tabelle aufgeführt:

Streckengebührenzone Irland	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Überarbeitete festgestellte Kosten zu realen Preisen von 2022 (im überarbeiteten Leistungsplanentwurf)	**147 Mio. EUR**	**155 Mio. EUR**	**158 Mio. EUR**	**161 Mio. EUR**	**165 Mio. EUR**
Verkehrsprognose (im überarbeiteten Leistungsplanentwurf), ausgedrückt in Tausend Streckendiensteinheiten	**5 175**	**5 256**	**5 349**	**5 458**	**5 544**

(33) Die Kommission hat die Kohärenz der von Irland vorgeschlagenen überarbeiteten Kosteneffizienzziele anhand der Kriterien in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben a, b und c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 bewertet.

(34) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass der streckenbezogene DUC-Trend auf Ebene der Gebührenzone von + 2,1 % im RP4 hinter dem unionsweiten Trend von − 1,2 % im gleichen Zeitraum zurückbleibt.

(35) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass der streckenbezogene langfristige DUC-Trend auf Ebene der Gebührenzone von + 0,9 % im RP3 und RP4 hinter dem langfristigen unionsweiten Trend von − 1,0 % im gleichen Zeitraum zurückbleibt.

(36) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass der DUC-Basiswert Irlands von 26,89 EUR um 5,4 % unter dem durchschnittlichen Basiswert von 28,43 EUR (jeweils in EUR2022) der entsprechenden gemäß Artikel 7 Buchstabe b des Durchführungsbeschlusses (EU) 2024/1688 festgelegten Vergleichsgruppe liegt.

(37) Zudem hat die Kommission geprüft, ob die in den Erwägungsgründen 34 und 35 genannten Abweichungen nach Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 als notwendig und verhältnismäßig erachtet werden können. Dementsprechend hat die Kommission bewertet, ob die in den Erwägungsgründen 34 und 35 festgestellten Abweichungen vom unionsweiten DUC-Trend und vom unionsweiten langfristigen DUC-Trend ausschließlich auf festgestellte Zusatzkosten im Zusammenhang mit zur Erreichung der Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität erforderlichen Maßnahmen zurückzuführen sind oder auf Umstrukturierungsmaßnahmen im Sinne des Artikels 2 Nummer 18 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317.

(38) Der PRB hat die geschätzten Differenzen zwischen den festgestellten Kosten für den RP4, die von Irland im überarbeiteten Leistungsplanentwurf festgelegt wurden, und den festgestellten Kosten berechnet, die erforderlich wären, um dem unionsweiten DUC-Trend für den RP4 und dem langfristigen unionsweiten DUC-Trend für den RP3 und den RP4 zusammengenommen zu entsprechen. Gemäß den Feststellungen des PRB liegen die von Irland vorgeschlagenen festgestellten Gesamtkosten für den RP4 um rund 92,9 Mio. EUR (EUR2022) unter dem Niveau, das erforderlich ist, um dem unionsweiten DUC-Trend zu entsprechen, was eine durchschnittliche jährliche Lücke von 18,6 Mio. EUR (EUR2022) darstellt. Eine ähnliche Differenz, die sich über den gesamten RP4 auf rund 98,0 Mio. EUR (EUR2022) beläuft, ist gegenüber dem Niveau zu beobachten, das erforderlich ist, um dem langfristigen unionsweiten DUC-Trend zu entsprechen, was eine durchschnittliche jährliche Lücke von 19,6 Mio. EUR (EUR2022) darstellt.

(39) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass Irland im überarbeiteten Leistungsplanentwurf darauf verweist, dass bei dem Anbieter von Flugsicherungsdiensten für den Streckenflug „AirNav Ireland" im RP4 zusätzliche festgestellte Kosten für die zur Erreichung der lokalen Kapazitätsziele erforderlichen Maßnahmen (im Folgenden „Kapazitätsmaßnahmen") entstanden sind.

(40) Die Kommission stellt fest, dass Irland im überarbeiteten Leistungsplanentwurf acht Kapazitätsmaßnahmen mit einem Gesamtwert von 104,1 Mio. EUR (EUR2022) über den RP4 vorgelegt und quantifiziert hat.

(41) Diese Kapazitätsmaßnahmen umfassen erstens die Ausbildung und Einstellung von zusätzlichem Personal, insbesondere ATCO und ATSEP, durch AirNav Ireland:

— AirNav Ireland plant, die Anzahl der im Einsatz befindlichen Fluglotsen in der Bezirkskontrollstelle Shannon (im Folgenden „ACC“) im RP4 um 30 VZÄ zu erhöhen, wodurch sich die Gesamtzahl der im Einsatz befindlichen Fluglotsen in der ACC im Jahr 2029 auf 225 VZÄ erhöht. Irland erklärt, dass die ATCO-Personalausstattung von AirNav Ireland durch diese Maßnahme angemessen sein werde, um der Verkehrsnachfrage gerecht zu werden und gleichzeitig die Resilienz seines Betriebs zu stärken. Infolgedessen geht AirNav Ireland davon aus, dass sich die Zahl der von Fluglotsen geleisteten Überstunden erheblich verringern wird.

— In Bezug auf die Einstellung zusätzlicher ATSEP erklärt Irland, dass die Aufstockung des technischen Personals die Durchführung von Kapitalinvestitionsprojekten und die Einführung eines neuen ATM-Systems im RP4 unterstützen würde, während der Anbieter von Flugsicherungsdiensten in früheren Bezugszeiträumen aufgrund einer unzureichenden Personalausstattung mit ATSEP nicht in der Lage war, die Investitionen in vollem Umfang zu tätigen. Darüber hinaus strebt AirNav Ireland an, bis 2029 insgesamt 83 Mitarbeiter für Betriebsmanagement und Unterstützungsdienste zu beschäftigen und somit die Fluglotsen von nicht-operativen Aufgaben zu befreien und die Produktivität und Effizienz der beschäftigten Fluglotsen zu steigern.

(42) Als Kapazitätsmaßnahme macht Irland zudem Investitionen in Systeme und Infrastruktur sowie den Erwerb und die Einführung eines neuen ATM-Systems, das funktionale und technische Verbesserungen bringen wird, geltend:

— Das neue ATM-System wird das alte seit 17 Jahren in Betrieb befindliche System ersetzen. Das neue ATM-System wird verbesserte technische Funktionen zur Unterstützung bei der ATCO-Entscheidungsfindung, eine höhere ATCO-Produktivität und die Automatisierung von Routineaufgaben ermöglichen.

— AirNav Ireland plant zudem die Einführung eines neuen Contingency-ATM-Systems und die Erweiterung ihrer ACC-Gebäude. Diese Investitionen werden es ermöglichen, Einrichtungen des neuen ATM-Systems zu demonstrieren und zu testen, die Kapazität zu erhöhen und die Kontinuität der Dienste zu gewährleisten.

— Darüber hinaus wird AirNav Ireland seine Radarinfrastruktur modernisieren, einschließlich des Austauschs technischer Komponenten, die zwischen 2005 und 2008 installiert wurden und das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben. Ziel dieser Investition ist es, eine zuverlässige Radarabdeckung zu gewährleisten und die Kapazität und Produktivität zu erhöhen.

(43) Der PRB hat die von Irland angeführten Kapazitätsmaßnahmen eingehend analysiert. Bei seiner Analyse hat der PRB die zusätzlichen Begründungen im überarbeiteten Leistungsplanentwurf und die in den Erwägungsgründen 25 und 26 genannten zusätzlichen Anreizregelungen berücksichtigt, die Irland im Zusammenhang mit der Durchführung der geplanten Einstellungen von Fluglotsen und ATSEP im RP4 eingeführt hat. Vor diesem Hintergrund vertrat der PRB die Auffassung, dass die von Irland angeführten Kapazitätsmaßnahmen für die Erreichung der Kapazitätsziele notwendig und verhältnismäßig sind.

(44) In Anbetracht der vom PRB durchgeführten Bewertung sind die von Irland gemeldeten zusätzlichen Kosten für die in den Erwägungsgründen 39 bis 43 genannten Kapazitätsmaßnahmen höher als die Abweichungen von den vom PRB berechneten und in Erwägungsgrund 38 vorgelegten unionsweiten Trends bei der Kosteneffizienz.

(45) In Anbetracht der Ausführungen in den Erwägungsgründen 39 und 44 stellt die Kommission fest, dass das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe d Ziffer i der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium in Bezug auf Irland im Hinblick auf die in Erwägungsgrund 34 genannte Abweichung vom unionsweiten DUC-Trend und im Hinblick auf die in Erwägungsgrund 35 genannte Abweichung vom unionsweiten langfristigen DUC-Trend als erfüllt gelten sollte. Die Kommission ist daher der Auffassung, dass Irland die Empfehlungen nach Artikel 3 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2025/1040 in Bezug auf die Überarbeitung seiner lokalen Leistungsziele für die Kosteneffizienz angemessen umgesetzt hat.

(46) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 30 bis 45 sollten die im überarbeiteten Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele für den wesentlichen Leistungsbereich Kosteneffizienz als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 kohärent erachtet werden.

Überprüfung der Kosteneffizienzziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug

(47) Nach Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 hat die Kommission die im überarbeiteten Leistungsplanentwurf Irlands festgelegten Kosteneffizienzleistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug für die in Artikel 1 Absätze 3 und 4 jener Durchführungsverordnung genannten Flughäfen überprüft. Dabei hat sich gezeigt, dass diese Ziele keinen Anlass zur Besorgnis geben.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

(48) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen hat die Kommission festgestellt, dass die im überarbeiteten Leistungsplanentwurf Irlands enthaltenen Leistungsziele mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 im Einklang stehen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Leistungsziele, die in dem von Irland vorgelegten überarbeiteten Leistungsplanentwurf für den vierten Bezugszeitraum (RP4) enthalten und im Anhang dieses Beschlusses aufgeführt sind, sind mit den im Durchführungsbeschluss (EU) 2024/1688 festgelegten unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 vereinbar.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Republik Irland gerichtet.

Brüssel, den 23. April 2026

Für die Kommission
Apostolos TZITZIKOSTAS
Mitglied der Kommission

ANHANG

In dem von Irland gemäß Verordnung (EG) Nr. 549/2004 vorgelegten überarbeiteten Leistungsplanentwurf enthaltene Leistungsziele, die als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den vierten Bezugszeitraum kohärent erachtet werden

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH SICHERHEIT

Effektivität des Sicherheitsmanagements

Irland	**Ziele für die Effektivität des Sicherheitsmanagements, ausgedrückt als Umsetzungsniveau**, von EASA-Niveau A bis D					
Betroffene Anbieter von Flugsicherungsdiensten	**Ziel des Sicherheitsmanagements**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
AirNav Ireland	Sicherheitspolitik und -ziele	C	C	C	C	**C**
	Management von Sicherheitsrisiken	D	D	D	D	**D**
	Gewährleistung der Sicherheit	C	C	C	C	**C**
	Förderung der Sicherheit	C	C	C	C	**C**
	Sicherheitskultur	C	C	C	C	**C**

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH UMWELT

Durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs

Irland	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs	**1,42 %**	**1,40 %**	**1,38 %**	**1,36 %**	**1,34 %**

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KAPAZITÄT

Durchschnittliche ATFM-Verspätung im Streckenflug in Minuten je Flug

Irland	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität, ausgedrückt in Minuten ATFM-Verspätung je Flug	**0,03**	**0,03**	**0,02**	**0,02**	**0,02**

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ

Festgestellte Kosten je Leistungseinheit für Streckenflugsicherungsdienste

Streckengebührenzone Irland	2019 Basiswert	2024 Basiswert	2025	2026	2027	2028	2029
Überarbeitete Kosteneffizienzziele, ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 2022)	**27,61 EUR**	**26,89 EUR**	**28,49 EUR**	**29,51 EUR**	**29,49 EUR**	**29,56 EUR**	**29,85EUR**