Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2026/1042

18.5.2026

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2026/1042 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 23ης Απριλίου 2026

σχετικά με τη συνοχή των στόχων επιδόσεων περιλαμβανόμενων στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε από την Ιρλανδία, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς του μηχανισμού επιδόσεων και του συστήματος χρέωσης τελών του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2026) 2554]

(Τα κείμενα στην αγγλική και την ιρλανδική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός-πλαίσιο») ([1]), και ιδίως το άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο γ),

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/2803 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2024, για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ([2]), και ιδίως το άρθρο 58 παράγραφος 3,

Έχοντας υπόψη τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/317 της Επιτροπής, της 11ης Φεβρουαρίου 2019, σχετικά με την καθιέρωση μηχανισμού επιδόσεων και συστήματος χρέωσης τελών στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό και με την κατάργηση των εκτελεστικών κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 390/2013 και (ΕΕ) αριθ. 391/2013 ([3]), και ιδίως το άρθρο 15 παράγραφοι 1 και 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

(1) Σύμφωνα με το άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, τα κράτη μέλη έχουν την υποχρέωση να καταρτίζουν σχέδια, σε εθνικό επίπεδο ή σε επίπεδο λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου (στο εξής: FAB), περιλαμβανομένων στόχων επιδόσεων, για κάθε περίοδο αναφοράς του μηχανισμού επιδόσεων και του συστήματος χρέωσης τελών για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας και τις λειτουργίες δικτύου. Τα εν λόγω σχέδια πρέπει να περιλαμβάνουν στόχους επιδόσεων σε τοπικό επίπεδο οι οποίοι συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για τη σχετική περίοδο αναφοράς.

(2) Στις 12 Ιουνίου 2024 η Επιτροπή ενέκρινε στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς (2025-2029). Οι εν λόγω στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης καθορίστηκαν στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2024/1688 της Επιτροπής ([4]).

(3) Την 1η Οκτωβρίου 2024 η Ιρλανδία υπέβαλε στην Επιτροπή προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων για την τέταρτη περίοδο αναφοράς. Κατόπιν επαλήθευσης της πληρότητας του εν λόγω προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων από την Επιτροπή, η Ιρλανδία υπέβαλε επικαιροποιημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων (στο εξής: προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων) στις 18 Νοεμβρίου 2024.

([1]) ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) ΕΕ L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) ΕΕ L 56 της 25.2.2019, σ. 1, http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2024/1688 της Επιτροπής, της 12ης Ιουνίου 2024, σχετικά με τον καθορισμό στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για το δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς από την 1η Ιανουαρίου 2025 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2029 (ΕΕ L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(4) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας που τίθενται από την Ιρλανδία στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων όσον αφορά τη ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή δεν πληρούν τα κριτήρια αξιολόγησης που καθορίζονται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 της Επιτροπής και, ως εκ τούτου, δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

(5) Ως εκ τούτου, στις 16 Μαΐου 2025 η Επιτροπή κοινοποίησε στην Ιρλανδία τα πορίσματα σχετικά με την έλλειψη συνοχής των στόχων επιδόσεων που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη (4) μέσω της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2025/1040 της Επιτροπής ([5]). Στην εν λόγω απόφαση, η Επιτροπή εξέδωσε συστάσεις προς την Ιρλανδία προκειμένου να διασφαλιστεί η συνοχή των οικείων στόχων επιδόσεων με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

(6) Στις 18 Αυγούστου 2025 η Ιρλανδία υπέβαλε προς αξιολόγηση από την Επιτροπή αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων για την τέταρτη περίοδο αναφοράς. Κατόπιν επαλήθευσης της πληρότητας του εν λόγω σχεδίου, η Ιρλανδία υπέβαλε επικαιροποιημένη έκδοση του αναθεωρημένου προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων (στο εξής: αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων) στις 8 Οκτωβρίου 2025.

(7) Σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή αξιολόγησε τη συνοχή των στόχων επιδόσεων σε τοπικό επίπεδο που περιέχονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, βασιζόμενη στα κριτήρια αξιολόγησης που καθορίζονται στο παράρτημα IV σημείο 1 του εν λόγω εκτελεστικού κανονισμού και λαμβάνοντας υπόψη τις τοπικές συνθήκες, κατά περίπτωση.

(8) Η Επιτροπή συμπλήρωσε την αξιολόγησή της όσον αφορά το αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων με επανεξέταση των στοιχείων που καθορίζονται στο παράρτημα IV σημείο 2 του εν λόγω εκτελεστικού κανονισμού. Ωστόσο, η κατανομή του κόστους μεταξύ των υπηρεσιών κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών που αναφέρονται στο παράρτημα IV σημείο 2.1 στοιχείο δ) vii) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 υπόκειται σε χωριστή επανεξέταση από την Επιτροπή βάσει πρόσθετων πληροφοριών που ελήφθησαν από την Ιρλανδία τον Δεκέμβριο του 2025. Κατά συνέπεια, στο παρόν στάδιο η Επιτροπή δεν έχει συναγάγει συμπεράσματα όσον αφορά τη συμμόρφωση της εν λόγω μεθοδολογίας κατανομής του κόστους με το άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχεία ε) και στ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([6]) και το άρθρο 22 παράγραφος 5 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

(9) Το συμβούλιο επανεξέτασης των επιδόσεων (στο εξής: ΣΕΕ), το οποίο επικουρεί την Επιτροπή στην εφαρμογή των συστημάτων επιδόσεων και χρέωσης σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/2803, υπέβαλε στην Επιτροπή τη γνώμη του σχετικά με τους στόχους επιδόσεων που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ιρλανδίας όσον αφορά τη συνοχή των εν λόγω στόχων με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης. Τα πορίσματα που διατυπώνονται στην παρούσα απόφαση βασίζονται στη λεπτομερή τεχνική αξιολόγηση που παρατίθεται στη γνώμη του ΣΕΕ ([7]).

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Αξιολόγηση των στόχων ασφάλειας

(10) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων, η συνοχή των στόχων που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων αξιολογήθηκε σύμφωνα με το παράρτημα IV σημείο 1.1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

([5]) Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2025/1040 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2025, σχετικά με την έλλειψη συνοχής ορισμένων στόχων επιδόσεων περιλαμβανόμενων στα προσχέδια εθνικών σχεδίων επιδόσεων και σχεδίων επιδόσεων λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου που υποβλήθηκαν από το Βέλγιο, τη Δανία, τη Γερμανία, την Εσθονία, την Ιρλανδία, την Ελλάδα, τη Γαλλία, τη Λετονία, το Λουξεμβούργο, τις Κάτω Χώρες και τη Σλοβακία, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς του μηχανισμού επιδόσεων και του συστήματος χρέωσης τελών του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (ΕΕ L, 2025/1040, 23.5.2025, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

([6]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών») (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

([7]) Γνώμη αριθ. 1-2026 του ΣΕΕ σχετικά με την αξιολόγηση των αναθεωρημένων προσχεδίων των σχεδίων επιδόσεων για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, της 28ης Ιανουαρίου 2026.

(11) Οι στόχοι επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων που προτείνονται από την Ιρλανδία όσον αφορά την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων, κατανεμημένοι ανά στόχο διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων και εκφραζόμενοι ως επίπεδο υλοποίησης, έχουν ως εξής:

Ιρλανδία	**Στόχοι για την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων, εκφραζόμενοι ως επίπεδο υλοποίησης, οι οποίοι κυμαίνονται από το επίπεδο Α έως το επίπεδο Δ του EASA**					
Πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας	**Στόχος διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
AirNav Ireland	Πολιτική και στόχοι ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Γ	**Γ**
	Διαχείριση της διακινδύνευσης στην ασφάλεια πτήσεων	Δ	Δ	Δ	Δ	**Δ**
	Διασφάλιση της ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Γ	**Γ**
	Προαγωγή της ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Γ	**Γ**
	Νοοτροπία ασφάλειας	Γ	Γ	Γ	Γ	**Γ**

(12) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι στόχοι επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων που προτείνει η Ιρλανδία για τον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας «AirNav Ireland» είναι ίσοι με τους στόχους ασφάλειας σε κλίμακα Ένωσης για κάθε ημερολογιακό έτος από το 2025 έως το 2029.

(13) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων καθορίζει μέτρα για την AirNav Ireland για την επίτευξη των στόχων ασφάλειας σε τοπικό επίπεδο, όπως η βελτίωση του προσδιορισμού και της καταγραφής κινδύνων, η αγορά λογισμικού για την ανάλυση δεδομένων σχετικά με τα επίπεδα κόπωσης των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και η πρόσληψη αναλυτών ασφάλειας για την επανεξέταση των αλλαγών στις διαδικασίες διαχείρισης.

(14) Με βάση τα πορίσματα που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (11), (12) και (13), οι στόχοι επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων σε τοπικό επίπεδο για το 2029 που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων συνάδουν με τους αντίστοιχους στόχους σε κλίμακα Ένωσης που καθορίζονται στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2024/1688. Ως εκ τούτου, οι εν λόγω στόχοι επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων σε τοπικό επίπεδο θα πρέπει να θεωρείται ότι συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.

Αξιολόγηση των στόχων περιβάλλοντος

(15) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος, η συνοχή των στόχων που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων σχετικά με τη μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή αξιολογήθηκε βάσει του κριτηρίου που προβλέπεται στο παράρτημα IV σημείο 1.2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Ως εκ τούτου, οι στόχοι περιβάλλοντος που προτείνονται από την Ιρλανδία συγκρίθηκαν με τις σχετικές τιμές αναφοράς της αποδοτικότητας του οριζόντιου τμήματος της πτήσης κατά τη διαδρομή, οι οποίες καθορίζονται στο σχέδιο βελτίωσης του ευρωπαϊκού δικτύου διαδρομών (στο εξής: ERNIP) που καταρτίστηκε σύμφωνα με το παράρτημα Ι του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/123 της Επιτροπής ([8]) και ήταν διαθέσιμο κατά τον χρόνο έγκρισης των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή στις 2 Ιουλίου 2024.

([8]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/123 της Επιτροπής, της 24ης Ιανουαρίου 2019, για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων εκτέλεσης των λειτουργιών του δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM) και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 677/2011 της Επιτροπής (ΕΕ L 28 της 31.1.2019, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(16) Οι στόχοι επιδόσεων περιβάλλοντος που προτείνονται από την Ιρλανδία για την τέταρτη περίοδο αναφοράς και οι αντίστοιχες εθνικές τιμές αναφοράς από το ERNIP, που εκφράζονται ως μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή, έχουν ως εξής:

Ιρλανδία	2025	2026	2027	2028	2029
Στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος, εκφραζόμενοι ως μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή	**1,42 %**	**1,40 %**	**1,38 %**	**1,36 %**	**1,34 %**
Τιμές αναφοράς	1,42 %	1,40 %	1,38 %	1,36 %	1,34 %

(17) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι στόχοι περιβάλλοντος που προτείνονται από την Ιρλανδία είναι ίσοι με τις αντίστοιχες εθνικές τιμές αναφοράς για κάθε ημερολογιακό έτος της τέταρτης περιόδου αναφοράς.

(18) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Ιρλανδία παρουσίασε, στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, μέτρα για την επίτευξη των στόχων περιβάλλοντος σε τοπικό επίπεδο, τα οποία περιλαμβάνουν την ανάπτυξη νέου συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και την εφαρμογή διασυνοριακού εναέριου χώρου ελεύθερων διαδρομών, συμπεριλαμβανομένων περαιτέρω βελτιώσεων που θα προσδιοριστούν κατά τη διάρκεια της τέταρτης περιόδου αναφοράς.

(19) Με βάση τα πορίσματα που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (16), (17) και (18), θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ιρλανδίας συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

Αξιολόγηση των στόχων χωρητικότητας

(20) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας, η συνοχή των στόχων που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων σχετικά με τη μέση καθυστέρηση διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (στο εξής: ATFM) κατά τη διαδρομή ανά πτήση αξιολογήθηκε βάσει του κριτηρίου που προβλέπεται στο παράρτημα IV σημείο 1.3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Ως εκ τούτου, οι στόχοι χωρητικότητας που προτείνονται από την Ιρλανδία συγκρίθηκαν με τις σχετικές τιμές αναφοράς, οι οποίες καθορίζονται στο σχέδιο λειτουργιών δικτύου που καταρτίστηκε σύμφωνα με το άρθρο 9 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/123 και ήταν διαθέσιμο κατά τον χρόνο έγκρισης των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή στις 2 Ιουλίου 2024.

(21) Οι στόχοι χωρητικότητας κατά τη διαδρομή που προτείνονται από την Ιρλανδία για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, εκφραζόμενοι σε λεπτά καθυστέρησης ATFM ανά πτήση, καθώς και οι αντίστοιχες τιμές αναφοράς που καθορίζονται στο σχέδιο λειτουργιών δικτύου, έχουν ως εξής:

Ιρλανδία	2025	2026	2027	2028	2029
Στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας, που εκφράζονται σε λεπτά καθυστέρησης της ATFM κατά τη διαδρομή ανά πτήση	**0,03**	**0,03**	**0,02**	**0,02**	**0,02**
Τιμές αναφοράς	0,08	0,06	0,05	0,03	0,03

(22) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι στόχοι χωρητικότητας που προτείνονται από την Ιρλανδία είναι χαμηλότεροι από τις αντίστοιχες εθνικές τιμές αναφοράς για κάθε ημερολογιακό έτος της τέταρτης περιόδου αναφοράς.

(23) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, η Ιρλανδία παρουσίασε μέτρα για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας κατά τη διαδρομή σε τοπικό επίπεδο, τα οποία περιλαμβάνουν την πρόσληψη και την εκπαίδευση πρόσθετων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και προσωπικού ηλεκτρονικού εξοπλισμού ασφαλείας της εναέριας κυκλοφορίας, τη βελτίωση της τομεακής διάρθρωσης και την υλοποίηση επενδύσεων σε συστήματα και υποδομές που καθιστούν δυνατή την ενίσχυση της χωρητικότητας.

(24) Επιπλέον, η Επιτροπή σημειώνει ότι η Ιρλανδία καθόρισε, στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, δύο πρόσθετους κύριους δείκτες επιδόσεων και συναφείς πρόσθετους στόχους επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας, σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 4 και το άρθρο 10 παράγραφος 3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 της Επιτροπής. Σκοπός των εν λόγω πρόσθετων ΒΔΕ είναι η παρακολούθηση της εφαρμογής από την AirNav Ireland των μέτρων για την ενίσχυση των επιπέδων στελέχωσης των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και προσωπικού ηλεκτρονικού εξοπλισμού ασφαλείας της εναέριας κυκλοφορίας που μετρώνται σε ισοδύναμα πλήρους απασχόλησης (στο εξής: ΙΠΑ). Η αύξηση του αριθμού των ΙΠΑ στις εν λόγω κατηγορίες προσωπικού είναι ζωτικής σημασίας για την ενίσχυση της χωρητικότητας του εναέριου χώρου και τη στήριξη της έγκαιρης υλοποίησης των προγραμματισμένων επενδύσεων σε πάγια περιουσιακά στοιχεία.

(25) Η Ιρλανδία έχει επίσης θεσπίσει καθεστώτα παροχής κινήτρων οικονομικού χαρακτήρα, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 της Επιτροπής, για να στηρίξει την επίτευξη των πρόσθετων στόχων επιδόσεων χωρητικότητας που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη (24).

(26) Όσον αφορά τις αιτιολογικές σκέψεις (24) και (25), η Επιτροπή αξιολογεί θετικά τους πρόσθετους στόχους επιδόσεων χωρητικότητας και τα σχετικά καθεστώτα παροχής οικονομικών κινήτρων που θέσπισε η Ιρλανδία στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα οικονομικά κίνητρα συνδέονται με την πραγματική εξέλιξη της κυκλοφορίας κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς και αποσκοπούν στον μετριασμό του κόστους που βαρύνει τους χρήστες του εναέριου χώρου σε περίπτωση που οι προγραμματισμένες προσλήψεις ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και προσωπικού ηλεκτρονικού εξοπλισμού ασφαλείας της εναέριας κυκλοφορίας δεν υλοποιηθούν πλήρως. Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα οικονομικά κίνητρα που έχουν καθοριστεί για τον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο αυτό είναι δικαιολογημένα και αναλογικά υπό το πρίσμα του σημαντικού κόστους που συνδέεται με τις προγραμματισμένες προσλήψεις πρόσθετων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και προσωπικού ηλεκτρονικού εξοπλισμού ασφαλείας της εναέριας κυκλοφορίας κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

(27) Με βάση τα πορίσματα που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (21) έως (26), θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ιρλανδίας και αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη (21) συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

Επανεξέταση των στόχων χωρητικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας

(28) Σύμφωνα με το παράρτημα IV σημείο 2.1 στοιχείο β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή επανεξέτασε τους στόχους επιδόσεων χωρητικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας που έχουν τεθεί στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ιρλανδίας για τους αερολιμένες οι οποίοι αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφοι 3 και 4 του εν λόγω εκτελεστικού κανονισμού. Διαπιστώθηκε ότι οι εν λόγω στόχοι δεν προκαλούν ανησυχίες.

Αξιολόγηση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας

(29) Με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2025/1040, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι προτεινόμενοι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή οι οποίοι περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ιρλανδίας που υποβλήθηκε το 2024 δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης. Στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, η Ιρλανδία πρότεινε αναθεωρημένους στόχους οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή.

(30) Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι αναθεωρημένοι στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας που πρότεινε η Ιρλανδία στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων.

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Ιρλανδίας	Βασική τιμή 2019	Βασική τιμή 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Αναθεωρημένοι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας, εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2022)	**27,61 EUR**	**26,89 EUR**	**28,49 EUR**	**29,51 EUR**	**29,49 EUR**	**29,56 EUR**	**29,85EUR**

(31) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το καθορισμένο κόστος μονάδας της Ιρλανδίας για κάθε έτος της τέταρτης περιόδου αναφοράς είναι ελαφρώς χαμηλότερο απ' ό,τι στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε το 2024, το οποίο συνιστά βελτίωση.

(32) Το καθορισμένο κόστος εκφραζόμενο σε ευρώ σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2022 (στο εξής: EUR2022) και οι παραδοχές κυκλοφορίας για τη ζώνη χρέωσης τελών, όπως καθορίζονται από την Ιρλανδία στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, παρουσιάζονται στον κατωτέρω πίνακα:

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Ιρλανδίας	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Αναθεωρημένο καθορισμένο κόστος σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2022 (αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων)	**147 εκατ. EUR**	**155 εκατ. EUR**	**158 εκατ. EUR**	**161 εκατ. EUR**	**165 εκατ. EUR**
Πρόβλεψη κυκλοφορίας (αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων), εκφραζόμενη σε χιλιάδες μονάδες εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή	**5 175**	**5 256**	**5 349**	**5 458**	**5 544**

(33) Η Επιτροπή αξιολόγησε τη συνοχή των αναθεωρημένων στόχων οικονομικής αποδοτικότητας που προτείνει η Ιρλανδία βάσει των κριτηρίων που προβλέπονται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχεία α), β) και γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

(34) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή σε επίπεδο ζώνης χρέωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή + 2,1 %, υπολείπεται της τάσης σε κλίμακα Ένωσης (– 1,2 %) για την ίδια περίοδο.

(35) Όσον αφορά το κριτήριο που καθορίζεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή σε επίπεδο ζώνης χρέωσης για την τρίτη και την τέταρτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή + 0,9 %, υπολείπεται της μακροπρόθεσμης τάσης σε κλίμακα Ένωσης (– 1,0 %) για την ίδια περίοδο.

(36) Όσον αφορά το κριτήριο που καθορίζεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας της Ιρλανδίας (26,89 EUR σε EUR2022) είναι κατά 5,4 % χαμηλότερη από τη μέση βασική τιμή της σχετικής ομάδας σύγκρισης (28,43 EUR σε EUR2022) που ορίζεται στο άρθρο 7 στοιχείο β) της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2024/1688.

(37) Επιπλέον, η Επιτροπή εξέτασε αν οι αποκλίσεις που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις (34) και (35) μπορούν να κριθούν αναγκαίες και αναλογικές σύμφωνα με το παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Αντίστοιχα, η Επιτροπή αξιολόγησε αν οι παρατηρούμενες αποκλίσεις από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης και από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις (34) και (35) οφείλονται αποκλειστικά σε πρόσθετο καθορισμένο κόστος συνδεόμενο με τα αναγκαία μέτρα για να επιτευχθούν οι στόχοι επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας ή σε μέτρα αναδιάρθρωσης κατά την έννοια του άρθρου 2 σημείο 18) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

(38) Το ΣΕΕ υπολόγισε τις εκτιμώμενες διαφορές μεταξύ του καθορισμένου κόστους για την τέταρτη περίοδο αναφοράς το οποίο όρισε η Ιρλανδία στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων και του καθορισμένου κόστους που θα απαιτούνταν προκειμένου η χώρα να ανταποκριθεί στην τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς και στη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη και την τέταρτη περίοδο αναφοράς συνδυαστικά. Με βάση τα πορίσματα του ΣΕΕ, το συνολικό καθορισμένο κόστος για την τέταρτη περίοδο αναφοράς που προτείνεται από την Ιρλανδία υπολείπεται κατά περίπου 92,9 εκατ. EUR σε EUR2022 του επιπέδου που απαιτείται προκειμένου η χώρα να ανταποκριθεί στην τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης, αριθμός που αντιπροσωπεύει μέση ετήσια απόκλιση 18,6 εκατ. EUR σε EUR2022. Παρατηρείται δε παρόμοια διαφορά καθ' όλη τη διάρκεια της τέταρτης περιόδου αναφοράς, η οποία ανέρχεται σε περίπου 98,0 εκατ. EUR σε EUR2022, σε σύγκριση με το επίπεδο που απαιτείται προκειμένου η χώρα να ανταποκριθεί στη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης, αριθμός που αντιστοιχεί σε μέση ετήσια απόκλιση 19,6 εκατ. EUR σε EUR2022.

(39) Όσον αφορά το κριτήριο που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) i) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, η Ιρλανδία αναφέρεται στο πρόσθετο καθορισμένο κόστος που προκύπτει κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς για τον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή AirNav Ireland σε σχέση με τα μέτρα που είναι αναγκαία για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο (στο εξής: μέτρα χωρητικότητας).

(40) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, η Ιρλανδία παρουσίασε και ποσοτικοποίησε οκτώ μέτρα χωρητικότητας συνολικής αξίας 104,1 εκατ. EUR για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, εκφραζόμενα σε πραγματικούς όρους σε EUR2022.

(41) Τα εν λόγω μέτρα χωρητικότητας περιλαμβάνουν, πρώτον, την κατάρτιση και την απασχόληση πρόσθετου προσωπικού, ιδίως ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και προσωπικού ηλεκτρονικού εξοπλισμού ασφαλείας της εναέριας κυκλοφορίας, από την AirNav Ireland:

— Η AirNav Ireland σχεδιάζει να αυξήσει κατά 30 ΙΠΑ τον αριθμό των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας σε υπηρεσία στο κέντρο ελέγχου περιοχής Shannon κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς, αυξάνοντας έτσι σε 225 ΙΠΑ τον συνολικό αριθμό των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας σε υπηρεσία στο κέντρο ελέγχου της περιοχής το 2029. Η Ιρλανδία εξηγεί ότι, με το μέτρο αυτό, τα επίπεδα στελέχωσης των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας της AirNav Ireland θα είναι επαρκή για την κάλυψη της ζήτησης κυκλοφορίας και την αύξηση, παράλληλα, της ανθεκτικότητας των δραστηριοτήτων της. Ως εκ τούτου, η AirNav Ireland αναμένει να μειώσει σημαντικά τις υπερωρίες των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας.

— Όσον αφορά την απασχόληση πρόσθετου προσωπικού ηλεκτρονικού εξοπλισμού ασφαλείας της εναέριας κυκλοφορίας, η Ιρλανδία εξηγεί ότι η αύξηση των επιπέδων στελέχωσης μηχανικών θα στηρίξει την υλοποίηση έργων επενδύσεων κεφαλαίου και την εφαρμογή νέου συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς, ενώ σε προηγούμενες περιόδους αναφοράς ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας δεν κατάφερε να επιτύχει την πλήρη ανάπτυξη επενδύσεων λόγω έλλειψης πόρων για τις θέσεις προσωπικού ηλεκτρονικού εξοπλισμού ασφαλείας της εναέριας κυκλοφορίας. Επιπλέον, η AirNav Ireland σκοπεύει να απασχολήσει συνολικά 83 διαχειριστές λειτουργιών και υπαλλήλους γενικής υποστήριξης έως το 2029, αποδεσμεύοντας τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας από μη επιχειρησιακά καθήκοντα και αυξάνοντας έτσι την παραγωγικότητα και την αποδοτικότητα των απασχολούμενων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας.

(42) Η Ιρλανδία επικαλείται επίσης ως μέτρο χωρητικότητας επενδύσεις σε συστήματα και υποδομές, την αγορά και εγκατάσταση νέου συστήματος ATM, το οποίο θα επιφέρει λειτουργικές και τεχνικές βελτιώσεις:

— Το νέο σύστημα ATM θα αντικαταστήσει το παρωχημένο σύστημα που χρησιμοποιείται επί του παρόντος εδώ και 17 έτη. Το νέο σύστημα ATM θα καταστήσει δυνατές ενισχυμένες τεχνικές λειτουργίες για την υποστήριξη της λήψης αποφάσεων από τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, τη βελτίωση της παραγωγικότητας των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και την αυτοματοποίηση των συνήθων εργασιών.

— Η AirNav Ireland σχεδιάζει επίσης να εφαρμόσει νέο σύστημα ATM έκτακτης ανάγκης και να επεκτείνει τα κτίρια του οικείου κέντρου ελέγχου περιοχής. Η επένδυση αυτή θα επιτρέψει την επικύρωση και τη δοκιμή των εγκαταστάσεων του νέου συστήματος ATM, την αύξηση της χωρητικότητας και τη διασφάλιση της συνέχειας της υπηρεσίας.

— Επιπλέον, η AirNav Ireland θα αναβαθμίσει την οικεία υποδομή ραντάρ, συμπεριλαμβανομένης της αντικατάστασης των τεχνικών συνιστωσών που εγκαταστάθηκαν μεταξύ 2005 και 2008 και βρίσκονται στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Στόχος της επένδυσης αυτής είναι η παροχή αξιόπιστης κάλυψης ραντάρ και η βελτίωση της χωρητικότητας και της παραγωγικότητας.

(43) Το ΣΕΕ ανέλυσε λεπτομερώς τα μέτρα χωρητικότητας που επικαλέστηκε η Ιρλανδία. Στην ανάλυσή του, το ΣΕΕ έλαβε υπόψη τις πρόσθετες αιτιολογήσεις που παρέχονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων και τα πρόσθετα καθεστώτα παροχής κινήτρων, που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις (25) και (26), τα οποία θεσπίστηκαν από την Ιρλανδία σε σχέση με την υλοποίηση των προγραμματισμένων προσλήψεων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και προσωπικού ηλεκτρονικού εξοπλισμού ασφαλείας της εναέριας κυκλοφορίας κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς. Στο πλαίσιο αυτό, το ΣΕΕ έκρινε ότι τα μέτρα χωρητικότητας που επικαλέστηκε η Ιρλανδία είναι αναγκαία και αναλογικά για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας.

(44) Λαμβανομένης υπόψη της αξιολόγησης που διενήργησε το ΣΕΕ, το πρόσθετο κόστος που ανέφερε η Ιρλανδία για τα μέτρα χωρητικότητας που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (39) έως (43) θα καλύψει σε χρηματικούς όρους τις παρατηρούμενες αποκλίσεις από τις τάσεις οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης που υπολόγισε το ΣΕΕ, οι οποίες παρουσιάζονται στην αιτιολογική σκέψη (38).

(45) Υπό το πρίσμα των εκτιμήσεων στις αιτιολογικές σκέψεις (39) έως (44), η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το κριτήριο που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) i) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 θα πρέπει να θεωρηθεί ότι πληρούται όσον αφορά την Ιρλανδία σε σχέση με την απόκλιση από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (34) και όσον αφορά την απόκλιση από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (35). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ιρλανδία ανταποκρίθηκε επαρκώς στις συστάσεις που ορίζονται στο άρθρο 3 της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2025/1040 όσον αφορά την αναθεώρηση των οικείων τοπικών στόχων επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας.

(46) Με βάση τα πορίσματα που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (30) έως (45), θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

Επανεξέταση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας

(47) Σύμφωνα με το παράρτημα IV σημείο 2.1 στοιχείο γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή επανεξέτασε τους στόχους επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας που έχουν τεθεί στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ιρλανδίας για τους αερολιμένες οι οποίοι αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφοι 3 και 4 του εν λόγω εκτελεστικού κανονισμού. Διαπιστώθηκε ότι οι εν λόγω στόχοι δεν προκαλούν ανησυχίες.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

(48) Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι στόχοι επιδόσεων που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ιρλανδίας συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Οι στόχοι επιδόσεων οι οποίοι περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε από την Ιρλανδία για την τέταρτη περίοδο αναφοράς και παρατίθενται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς που καθορίζονται στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2024/1688.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιρλανδία.

Βρυξέλλες, 23 Απριλίου 2026.

Για την Επιτροπή
Απόστολος ΤΖΙΤΖΙΚΩΣΤΑΣ
Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Στόχοι επιδόσεων περιλαμβανόμενοι στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε από την Ιρλανδία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004, οι οποίοι κρίθηκε ότι συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΤΗΣΕΩΝ

Αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων

Ιρλανδία	**Στόχοι για την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων, εκφραζόμενοι ως επίπεδο υλοποίησης**, οι οποίοι κυμαίνονται από το επίπεδο Α έως το επίπεδο Δ του EASA					
Ενδιαφερόμενος πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας	**Στόχος διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
AirNav Ireland	Πολιτική και στόχοι ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Γ	**Γ**
	Διαχείριση της διακινδύνευσης στην ασφάλεια πτήσεων	Δ	Δ	Δ	Δ	**Δ**
	Διασφάλιση της ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Γ	**Γ**
	Προαγωγή της ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Γ	**Γ**
	Νοοτροπία ασφάλειας	Γ	Γ	Γ	Γ	**Γ**

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή

Ιρλανδία	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος, εκφραζόμενοι ως μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή	**1,42 %**	**1,40 %**	**1,38 %**	**1,36 %**	**1,34 %**

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Μέση καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή σε λεπτά ανά πτήση

Ιρλανδία	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας, εκφραζόμενοι σε λεπτά καθυστέρησης ATFM ανά πτήση	**0,03**	**0,03**	**0,02**	**0,02**	**0,02**

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Καθορισμένο κόστος μονάδας για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Ιρλανδίας	**Βασική τιμή 2019**	**Βασική τιμή 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Αναθεωρημένοι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας, εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2022)	**27,61 EUR**	**26,89 EUR**	**28,49 EUR**	**29,51 EUR**	**29,49 EUR**	**29,56 EUR**	**29,85EUR**