Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2026/1042

18.5.2026

BESLUIT (EU) 2026/1042 VAN DE COMMISSIE

van 23 april 2026

inzake de verenigbaarheid van de prestatiedoelstellingen in het overeenkomstig Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad door Ierland ingediende herziene ontwerpprestatieplan met de EU-wijde prestatiedoelstellingen voor de vierde referentieperiode van de prestatie- en heffingsregeling voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2026) 2554)

(Slechts de teksten in de Engelse en Ierse taal zijn authentiek)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim (de kaderverordening) ([1]), en met name artikel 11, lid 3, punt c),

Gezien Verordening (EU) 2024/2803 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2024 inzake de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim ([2]), en met name artikel 58, lid 3,

Gezien Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 van de Commissie van 11 februari 2019 tot vaststelling van een prestatie- en heffingsregeling in het gemeenschappelijk Europees luchtruim en tot intrekking van Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 390/2013 en (EU) nr. 391/2013 ([3]), en met name artikel 15, leden 1 en 2,

Overwegende hetgeen volgt:

ALGEMENE OVERWEGINGEN

(1) Krachtens artikel 11 van Verordening (EG) nr. 549/2004 moeten de lidstaten, op nationaal niveau of op het niveau van functionele luchtruimblokken (FAB's), plannen opstellen met bindende prestatiedoelstellingen voor elke referentieperiode van de prestatie- en heffingsregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties. Die plannen moeten lokale prestatiedoelstellingen bevatten die verenigbaar zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor de betrokken referentieperiode.

(2) Op 12 juni 2024 heeft de Commissie Uniewijde prestatiedoelstellingen vastgesteld voor de vierde referentieperiode (RP4, 2025-2029). Die Uniewijde prestatiedoelstellingen zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit (EU) 2024/1688 van de Commissie ([4]).

(3) Ierland heeft op 1 oktober 2024 een ontwerpprestatieplan voor RP4 bij de Commissie ingediend. Na controle van de volledigheid van dat ontwerpprestatieplan door de Commissie heeft Ierland op 18 november 2024 een geactualiseerd ontwerpprestatieplan ingediend ("het ontwerpprestatieplan").

([1]) PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) PB L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) PB L 56 van 25.2.2019, blz. 1, http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Uitvoeringsbesluit (EU) 2024/1688 van de Commissie van 12 juni 2024 tot vaststelling van Uniewijde prestatiedoelstellingen voor het netwerk voor luchtverkeersbeheer voor de vierde referentieperiode van 1 januari 2025 tot en met 31 december 2029 (PB L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(4) De Commissie heeft vastgesteld dat de prestatiedoelstellingen inzake kostenefficiëntie die Ierland in het ontwerpprestatieplan heeft vastgesteld voor zijn en-routeheffingszone niet voldoen aan de beoordelingscriteria die zijn vastgesteld in punt 1.4 van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 en dus niet verenigbaar zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4.

(5) Op 16 mei 2025 heeft de Commissie Ierland daarom bij Uitvoeringsbesluit (EU) 2025/1040 van de Commissie ([5]) in kennis gesteld van de bevindingen met betrekking tot de onverenigbaarheid van de in overweging 4 bedoelde prestatiedoelstellingen. In dat besluit heeft de Commissie aanbevelingen gedaan aan Ierland om ervoor te zorgen dat zijn prestatiedoelstellingen verenigbaar zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4.

(6) Op 18 augustus 2025 heeft Ierland een herzien ontwerpprestatieplan voor RP4 ter beoordeling voorgelegd aan de Commissie. Na controle van de volledigheid van dat plan heeft Ierland op 8 oktober 2025 een geactualiseerde versie van het herziene ontwerpprestatieplan (het "herziene ontwerpprestatieplan") ingediend.

(7) Overeenkomstig artikel 15, lid 1, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 heeft de Commissie de verenigbaarheid van de in het herziene ontwerpprestatieplan opgenomen lokale prestatiedoelstellingen beoordeeld op basis van de beoordelingscriteria die zijn vastgesteld in punt 1 van bijlage IV bij die uitvoeringsverordening, indien nodig rekening houdende met lokale omstandigheden.

(8) De Commissie heeft haar beoordeling van het herziene ontwerpprestatieplan aangevuld met een evaluatie van de in punt 2 van bijlage IV bij die uitvoeringsverordening uiteengezette elementen. De toewijzing van kosten tussen en-route- en terminaldiensten als bedoeld in punt 2.1, d), vii), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 wordt echter afzonderlijk door de Commissie beoordeeld op basis van aanvullende informatie die zij in december 2025 van Ierland heeft ontvangen. Daarom heeft de Commissie in dit stadium geen conclusies getrokken over de verenigbaarheid van die kostentoewijzingsmethode met artikel 15, lid 2, punten e) en f), van Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad ([6]) en artikel 22, lid 5, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

(9) De prestatiebeoordelingsraad (PBR), die de Commissie bijstaat bij de uitvoering van de prestatie- en heffingsregelingen overeenkomstig artikel 13, lid 2, van Verordening (EU) 2024/2803, heeft bij de Commissie zijn advies ingediend over de verenigbaarheid van de prestatiedoelstellingen in het herziene ontwerpprestatieplan van Ierland met de Uniewijde prestatiedoelstellingen. De bevindingen in dit besluit zijn gebaseerd op de gedetailleerde technische beoordeling in het PBR-advies ([7]).

BEOORDELING VAN DE COMMISSIE

Beoordeling van de veiligheidsdoelstellingen

(10) Wat het prestatiekerngebied veiligheid betreft, is de verenigbaarheid van de in het herziene ontwerpprestatieplan opgenomen doelstellingen beoordeeld op basis van punt 1.1 van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

([5]) Uitvoeringsbesluit (EU) 2025/1040 van de Commissie van 16 mei 2025 inzake de onverenigbaarheid van bepaalde prestatiedoelstellingen in de krachtens Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad door België, Denemarken, Duitsland, Estland, Ierland, Griekenland, Frankrijk, Letland, Luxemburg, Nederland en Slowakije ingediende ontwerpen van nationale plannen of plannen voor functionele luchtruimblokken met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor de vierde referentieperiode van de prestatie- en heffingsregeling voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim (PB L, 2025/1040, 23.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

([6]) Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim (de luchtvaartnavigatiedienstenverordening) (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

([7]) PBR-advies nr. 1-2026 over de beoordeling van de herziene ontwerpprestatieplannen voor de vierde referentieperiode (RP4), 28 januari 2026.

(11) De door Ierland voorgestelde prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied veiligheid met betrekking tot de doeltreffendheid van het veiligheidsbeheer, uitgesplitst per veiligheidsbeheersdoelstelling en uitgedrukt als een niveau van tenuitvoerlegging:

Ierland	**Doelstellingen inzake de doeltreffendheid van het veiligheidsbeheer, uitgedrukt als een niveau van tenuitvoerlegging, variërend van EASA-niveau A tot en met D**					
Verlener van luchtvaartnavigatiediensten	**Veiligheidsbeheersdoelstelling**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
AirNav Ireland	Veiligheidsbeleid en -doelstellingen	C	C	C	C	**C**
	Beheer van veiligheidsrisico's	D	D	D	D	**D**
	Veiligheidsborging	C	C	C	C	**C**
	Bevordering van de veiligheid	C	C	C	C	**C**
	Veiligheidscultuur	C	C	C	C	**C**

(12) De Commissie is tot de vaststelling gekomen dat de door Ierland voorgestelde veiligheidsprestatiedoelstellingen voor de verlener van luchtvaartnavigatiediensten "AirNav Ireland" gelijk zijn aan de Uniewijde veiligheidsdoelstellingen voor elk kalenderjaar van 2025 tot en met 2029.

(13) De Commissie merkt op dat het herziene ontwerpprestatieplan maatregelen bevat voor AirNav Ireland om de lokale veiligheidsdoelstellingen te bereiken, zoals het verbeteren van de identificatie en registratie van gevaren, de aankoop van software om gegevens over de vermoeidheidsniveaus van luchtverkeersleiders (ATCO's) te analyseren en de indienstname van veiligheidsanalisten om wijzigingen in de beheersprocessen te beoordelen.

(14) Op basis van de bevindingen die zijn uiteengezet in de overwegingen 11, 12 en 13 zijn de in het herziene ontwerpprestatieplan opgenomen lokale veiligheidsdoelstellingen voor 2029 gelijk aan de overeenkomstige Uniewijde doelstellingen in Uitvoeringsbesluit (EU) 2024/1688. Daarom moeten die lokale prestatiedoelstellingen als verenigbaar worden beschouwd met de Uniewijde prestatiedoelstellingen.

Beoordeling van de milieudoelstellingen

(15) Wat het prestatiekerngebied milieu betreft, is de verenigbaarheid van de door de in het herziene ontwerpprestatieplan opgenomen doelstellingen inzake de gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject beoordeeld op basis van het criterium van punt 1.2 van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. De voorgestelde milieudoelstellingen van Ierland zijn vergeleken met de relevante referentiewaarden voor horizontale en-routevluchtefficiëntie die zijn vastgesteld in het plan voor de verbetering van het Europese routenetwerk ("Ernip"), dat is opgesteld overeenkomstig bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/123 van de Commissie ([8]) en dat beschikbaar was op het ogenblik van de vaststelling van de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4, namelijk 2 juli 2024.

([8]) Uitvoeringsverordening (EU) 2019/123 van de Commissie van 24 januari 2019 tot vaststelling van nadere regels voor de uitvoering van de netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie (PB L 28 van 31.1.2019, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(16) De door Ierland voor RP4 voorgestelde doelstellingen inzake milieuprestaties en de overeenkomstige nationale referentiewaarden uit het Ernip, uitgedrukt als de gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject:

Ierland	2025	2026	2027	2028	2029
Doelstellingen op het prestatiekerngebied milieu, uitgedrukt als de gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject	**1,42 %**	**1,40 %**	**1,38 %**	**1,36 %**	**1,34 %**
Referentiewaarden	1,42 %	1,40 %	1,38 %	1,36 %	1,34 %

(17) De Commissie merkt op dat de door Ierland voorgestelde milieudoelstellingen gelijk zijn aan de overeenkomstige nationale referentiewaarden voor elk kalenderjaar van RP4.

(18) De Commissie merkt op dat Ierland in het herziene ontwerpprestatieplan maatregelen heeft gepresenteerd voor de verwezenlijking van de lokale milieudoelstellingen, waaronder de uitrol van een nieuw systeem voor luchtverkeersbeheer (ATM) en de invoering van grensoverschrijdende vrije luchtcorridors, met inbegrip van mogelijke verdere verbeteringen die tijdens RP4 worden geïdentificeerd.

(19) Op basis van de bevindingen in overwegingen 16, 17 en 18 moeten de in het herziene ontwerpprestatieplan van Ierland opgenomen doelstellingen op het prestatiekerngebied milieu als verenigbaar worden beschouwd met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4.

Beoordeling van de capaciteitsdoelstellingen

(20) Wat het prestatiekerngebied capaciteit betreft, is de verenigbaarheid van de in het herziene ontwerpprestatieplan opgenomen doelstellingen inzake gemiddelde en-route-ATFM-vertraging per vlucht beoordeeld op basis van het criterium van punt 1.3 van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. De voorgestelde capaciteitsdoelstellingen van Ierland zijn vergeleken met de relevante referentiewaarden in het overeenkomstig artikel 9 van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/123 opgestelde operationeel netwerkplan, die beschikbaar waren op het ogenblik van de vaststelling van de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4, namelijk 2 juli 2024.

(21) De door Ierland voor RP4 voorgestelde en-routecapaciteitsdoelstellingen, uitgedrukt in minuten ATFM-vertraging per vlucht, en de overeenkomstige referentiewaarden in het operationeel netwerkplan:

Ierland	2025	2026	2027	2028	2029
Doelstellingen op het prestatiekerngebied capaciteit, uitgedrukt in minuten en-route-ATFM-vertraging per vlucht	**0,03**	**0,03**	**0,02**	**0,02**	**0,02**
Referentiewaarden	0,08	0,06	0,05	0,03	0,03

(22) De Commissie merkt op dat de door Ierland voorgestelde capaciteitsdoelstellingen lager zijn dan de overeenkomstige nationale referentiewaarden voor elk jaar van RP4.

(23) De Commissie merkt op dat Ierland in het herziene ontwerpprestatieplan maatregelen heeft gepresenteerd voor de verwezenlijking van de lokale en-routecapaciteitsdoelstellingen, waaronder de aanwerving en opleiding van extra ATCO's en personeel voor luchtverkeersveiligheidselektronica (ATSEP), een betere sectorindeling en investeringen in systemen en infrastructuur die een grotere capaciteit mogelijk maken.

(24) Bovendien merkt de Commissie op dat Ierland in het herziene ontwerpprestatieplan twee aanvullende prestatiekernindicatoren ("KPI's") en bijbehorende aanvullende prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied capaciteit heeft vastgesteld, overeenkomstig artikel 8, lid 4, en artikel 10, lid 3, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Het doel van die aanvullende KPI's is de uitvoering door AirNav Ireland van de maatregelen ter versterking van haar ATCO- en ATSEP-personeelsbestand, gemeten in voltijdequivalenten ("vte's"), te volgen. De toename van het aantal vte's in die personeelscategorieën is van cruciaal belang om de luchtruimcapaciteit te vergroten en de tijdige uitvoering van de geplande investeringen in vaste activa te ondersteunen.

(25) Ierland heeft overeenkomstig artikel 11, lid 4, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 ook financiële stimuleringsregelingen opgezet om de verwezenlijking van de in overweging 24 bedoelde aanvullende capaciteitsprestatiedoelstellingen te ondersteunen.

(26) Verwijzende naar overwegingen 24 en 25 staat de Commissie positief tegenover de aanvullende capaciteitsprestatiedoelstellingen en de bijbehorende financiële stimuleringsregelingen die Ierland in het herziene ontwerpprestatieplan heeft vastgesteld. De Commissie merkt op dat de financiële stimulansen verband houden met de werkelijke ontwikkeling van het verkeer tijdens RP4 en tot doel hebben de kosten voor luchtruimgebruikers te beperken indien de geplande aanwervingen van ATCO's en ATSEP's niet volledig worden uitgevoerd. De Commissie is van mening dat de financiële stimulansen die in dit verband voor de verlener van luchtvaartnavigatiediensten zijn vastgesteld, gerechtvaardigd en evenredig zijn in het licht van de aanzienlijke kosten die gepaard gaan met de geplande aanwerving van extra ATCO's en ATSEP's tijdens RP4.

(27) Op basis van de bevindingen in overwegingen 21 tot en met 26 moeten de in het herziene ontwerpprestatieplan van Ierland opgenomen en in overweging 21 bedoelde doelstellingen op het prestatiekerngebied capaciteit als verenigbaar worden beschouwd met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4.

Evaluatie van de capaciteitsdoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten

(28) Overeenkomstig punt 2.1, b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 heeft de Commissie de in het herziene ontwerpprestatieplan van Ierland uiteengezette capaciteitsprestatiedoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten beoordeeld voor de in artikel 1, leden 3 en 4, van die uitvoeringsverordening bedoelde luchthavens. De Commissie heeft vastgesteld dat deze doelstellingen geen aanleiding geven tot bezorgdheid.

Beoordeling van de kostenefficiëntiedoelstellingen

(29) In Uitvoeringsbesluit (EU) 2025/1040 heeft de Commissie geconcludeerd dat de voorgestelde en-routekostenefficiëntiedoelstellingen in het in 2024 ingediende ontwerpprestatieplan van Ierland onverenigbaar waren met de Uniewijde prestatiedoelstellingen. Ierland heeft herziene en-routekostenefficiëntiedoelstellingen voorgesteld in zijn herziene ontwerpprestatieplan.

(30) De onderstaande tabel toont de herziene prestatiedoelstellingen inzake kostenefficiëntie die Ierland in het herziene ontwerpprestatieplan heeft voorgesteld.

En-routeheffingszone van Ierland	2019 basis-waarde	2024 basis-waarde	2025	2026	2027	2028	2029
Herziene kostenefficiëntiedoel-stellingen, uitgedrukt als bepaalde en-route-eenheidskosten (in reële termen, in prijzen van 2022)	**27,61 EUR**	**26,89 EUR**	**28,49 EUR**	**29,51 EUR**	**29,49 EUR**	**29,56 EUR**	**29,85EUR**

(31) De Commissie merkt op dat de bepaalde eenheidskosten van Ierland voor elk jaar van RP4 iets lager zijn dan in het in 2024 ingediende ontwerpprestatieplan, wat een verbetering vormt.

(32) De bepaalde kosten, uitgedrukt in EUR in reële termen, in prijzen van 2022 ("EUR2022"), en de verkeersaannames voor de heffingszone, zoals door Ierland vastgesteld in het herziene ontwerpprestatieplan, zijn weergegeven in de onderstaande tabel:

En-routeheffingszone van Ierland	2025	2026	2027	2028	2029
Herziene bepaalde kosten in reële termen, in prijzen van 2022 (opgenomen in het herziene ontwerpprestatieplan)	**147 M EUR**	**155 M EUR**	**158 M EUR**	**161 M EUR**	**165 M EUR**
Verkeersprognose (opgenomen in het herziene ontwerpprestatieplan), uitgedrukt in duizenden en-routediensteenheden	**5 175**	**5 256**	**5 349**	**5 458**	**5 544**

(33) De Commissie heeft de verenigbaarheid van de herziene kostenefficiëntiedoelstellingen die door Ierland zijn voorgesteld op basis van de criteria van punt 1.4, a), b) en c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

(34) Met betrekking tot het criterium dat is vastgesteld in punt 1.4, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de tendens van de bepaalde en-route-eenheidskosten op het niveau van de heffingszone, namelijk + 2,1 % in de loop van RP4, slechter is dan de Uniewijde tendens van – 1,2 % in diezelfde periode.

(35) Met betrekking tot het criterium dat is vastgesteld in punt 1.4, b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de langetermijntendens van de bepaalde en-route-eenheidskosten op het niveau van de heffingszone in de derde referentieperiode en RP4, namelijk + 0,9 %, slechter is dan de Uniewijde langetermijntendens van – 1,0 % in diezelfde periode.

(36) Met betrekking tot het criterium dat is vastgesteld in punt 1.4, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de basiswaarde voor de bepaalde eenheidskosten van Ierland, namelijk 26,89 EUR, uitgedrukt in EUR2022, 5,4 % lager is dan de gemiddelde basiswaarde (28,43 EUR in EUR2022) van de in artikel 7, punt b), van Uitvoeringsbesluit (EU) 2024/1688 vastgestelde vergelijkingsgroep.

(37) Voorts heeft de Commissie onderzocht of de in de overwegingen 34 en 35 bedoelde afwijkingen noodzakelijk en evenredig kunnen worden geacht overeenkomstig punt 1.4, d), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. De Commissie heeft beoordeeld of de waargenomen afwijkingen van de Uniewijde tendens van de bepaalde eenheidskosten en van de Uniewijde langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten, als bedoeld in de overwegingen 34 en 35, uitsluitend te wijten zijn aan aanvullende bepaalde kosten die verband houden met maatregelen die nodig zijn om de prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied capaciteit te bereiken of aan herstructureringsmaatregelen in de zin van artikel 2, punt 18), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

(38) De PBR heeft de geraamde verschillen berekend tussen de door Ierland in het herziene ontwerpprestatieplan vastgestelde bepaalde kosten voor RP4 en de bepaalde kosten die nodig zouden zijn om te voldoen aan de Uniewijde tendens van de bepaalde eenheidskosten voor RP4 en de Uniewijde langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten voor RP3 en RP4 samen. Op basis van de bevindingen van de PRB zijn de door Ierland voorgestelde totale bepaalde kosten voor RP4 ongeveer 92,9 miljoen EUR in EUR2022 hoger dan het niveau dat nodig is om te voldoen aan de Uniewijde tendens van de bepaalde eenheidskosten, wat neerkomt op een gemiddeld jaarlijks verschil van 18,6 miljoen EUR in EUR2022. Vergeleken met het niveau dat nodig is om te voldoen aan de Uniewijde langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten voor RP4 in zijn geheel, is het verschil vergelijkbaar, namelijk 98,0 miljoen EUR in EUR2022, wat neerkomt op een jaarlijks gemiddeld verschil van 19,6 miljoen EUR in EUR2022.

(39) Met betrekking tot het criterium van punt 1.4, d), i), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 merkt de Commissie op dat Ierland in het herziene ontwerpprestatieplan verwijst naar aanvullende bepaalde kosten die tijdens RP4 zijn gemaakt door de verlener van en-routeluchtvaartnavigatiediensten "AirNav Ireland" met betrekking tot maatregelen die nodig zijn om de lokale capaciteitsdoelstellingen te bereiken ("capaciteitsmaatregelen").

(40) De Commissie merkt op dat Ierland in het herziene ontwerpprestatieplan acht capaciteitsmaatregelen heeft gepresenteerd en gekwantificeerd met een totale waarde gedurende RP4 van 104,1 miljoen EUR, uitgedrukt in reële termen, in EUR2022.

(41) Die capaciteitsmaatregelen hebben in de eerste plaats betrekking op de opleiding en aanwerving van extra personeel, met name ATCO's en ATSEP's, door AirNav Ireland:

— AirNav Ireland is van plan het aantal operationele ATCO's in het luchtverkeersleidingscentrum van Shannon in de loop van RP4 met 30 voltijdequivalenten ("vte's") te verhogen, waardoor het totale aantal operationele ATCO's in het luchtverkeersleidingscentrum van Shannon op 225 vte's komt in 2029. Ierland legt uit dat AirNav Ireland door deze maatregel over voldoende ATCO's zal beschikken om tegemoet te komen aan de vraag naar verkeer en om de veerkracht van zijn activiteiten te vergroten. Als gevolg daarvan verwacht AirNav Ireland dat de ATCO's aanzienlijk minder overuren zullen maken.

— Wat de aanwerving van aanvullende ATSEP's betreft, legt Ierland uit dat de toename van het aantal ingenieurs de uitvoering van kapitaalinvesteringsprojecten en de invoering van een nieuw ATM-systeem tijdens RP4 zal ondersteunen, terwijl de verlener van luchtvaartnavigatiediensten in eerdere referentieperioden niet in staat was de investeringen volledig uit te rollen als gevolg van een gebrek aan middelen voor ATSEP-posities. Bovendien streeft AirNav Ireland ernaar tegen 2029 in totaal 83 operationele managers en personeelsleden voor overheadondersteuning in dienst te hebben; hierdoor kunnen de ATCO's worden vrijgesteld van niet-operationele taken en zal hun productiviteit en efficiëntie toenemen.

(42) Ierland beroept zich als capaciteitsmaatregel ook op investeringen in systemen en infrastructuur en op de aankoop en uitrol van een nieuw ATM-systeem, dat functionele en technische verbeteringen zal opleveren.

— Het nieuwe ATM-systeem zal het oude systeem, dat momenteel 17 jaar in gebruik is, vervangen. Het nieuwe ATM-systeem zal verbeterde technische functionaliteiten mogelijk maken ter ondersteuning van de besluitvorming door ATCO's, verbeterde productiviteit van ATCO's en automatisering van routinetaken.

— AirNav Ireland is ook van plan een nieuw ATM-noodsysteem in te voeren en zijn luchtverkeersleidingsgebouwen uit te breiden. Deze investering zal het mogelijk maken faciliteiten van het nieuwe ATM-systeem te testen en aan te tonen, de capaciteit te vergroten en de continuïteit van de dienstverlening te waarborgen.

— Bovendien zal AirNav Ireland zijn radarinfrastructuur moderniseren, met inbegrip van de vervanging van technische componenten die tussen 2005 en 2008 zijn geïnstalleerd en die het einde van hun levensduur hebben bereikt. Het doel van deze investering is te zorgen voor betrouwbare radardekking, verbeterde capaciteit en productiviteit.

(43) De PBR heeft de capaciteitsmaatregelen waarop Ierland zich beroept, in detail geanalyseerd. In zijn analyse heeft de PBR rekening gehouden met de aanvullende motiveringen in het herziene ontwerpprestatieplan en met de in de overwegingen 25 en 26 bedoelde aanvullende stimuleringsregelingen die door Ierland zijn opgezet met betrekking tot de uitvoering van de geplande aanwervingen van ATCO's en ATSEP's tijdens RP4. Tegen deze achtergrond was de PBR van oordeel dat de capaciteitsmaatregelen waarop Ierland zich beroept, noodzakelijk en evenredig zijn voor de verwezenlijking van de capaciteitsdoelstellingen.

(44) Uit de evaluatie van de PBR blijkt dat de door Ierland gerapporteerde aanvullende kosten voor de in overwegingen 39 tot en met 43 bedoelde capaciteitsmaatregelen hoger zijn dan de afwijkingen van de Uniewijde kostenefficiëntietendensen die door de PBR zijn berekend en in overweging 38 zijn gepresenteerd.

(45) In het licht van de overwegingen 39 tot en met 44 is de Commissie van oordeel dat Ierland met betrekking tot de in overweging 34 bedoelde afwijking van de Uniewijde tendens van de bepaalde eenheidskosten en met betrekking tot de in overweging 35 bedoelde afwijking van de Uniewijde langetermijntendens van de bepaalde eenheidskosten moet worden geacht te hebben voldaan aan het criterium van punt 1.4, d), i), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. De Commissie is dan ook van oordeel dat Ierland de aanbevelingen in artikel 3 van Uitvoeringsbesluit (EU) 2025/1040 met betrekking tot de herziening van zijn kostenefficiëntieprestatiedoelstellingen naar behoren heeft opgevolgd.

(46) Op basis van de bevindingen in overwegingen 30 tot en met 45 moeten de in het herziene ontwerpprestatieplan opgenomen doelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie als verenigbaar worden beschouwd met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4.

Evaluatie van de kostenefficiëntiedoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten

(47) Overeenkomstig punt 2.1, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 heeft de Commissie de in het herziene ontwerpprestatieplan van Ierland uiteengezette kostenefficiëntieprestatiedoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten beoordeeld voor de in artikel 1, leden 3 en 4, van die uitvoeringsverordening bedoelde luchthavens. De Commissie heeft vastgesteld dat deze doelstellingen geen aanleiding geven tot bezorgdheid.

CONCLUSIES

(48) In het licht van al het voorgaande heeft de Commissie vastgesteld dat de prestatiedoelstellingen in het herziene ontwerpprestatieplan van Ierland verenigbaar zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De prestatiedoelstellingen die zijn opgenomen in het herziene ontwerpprestatieplan dat Ierland heeft ingediend voor de vierde referentieperiode (RP4), en die zijn uiteengezet in de bijlage bij dit besluit, zijn verenigbaar met de in Uitvoeringsbesluit (EU) 2024/1688 uiteengezette Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP4.

Artikel 2

Dit besluit is gericht tot Ierland.

Gedaan te Brussel, 23 april 2026.

Voor de Commissie
Apostolos TZITZIKOSTAS
Lid van de Commissie

BIJLAGE

Prestatiedoelstellingen in het door Ierland krachtens Verordening (EG) nr. 549/2004 ingediende ontwerpprestatieplan die verenigbaar zijn bevonden met de Uniewijde prestatiedoelstellingen voor de vierde referentieperiode

PRESTATIEKERNGEBIED VEILIGHEID

Doeltreffendheid van het veiligheidsbeheer

Ierland	**Doelstellingen inzake de doeltreffendheid van het veiligheidsbeheer, uitgedrukt als een niveau van tenuitvoerlegging**, variërend van EASA-niveau A tot en met D					
Betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten	**Veiligheidsbeheersdoelstelling**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
AirNav Ireland	Veiligheidsbeleid en -doelstellingen	C	C	C	C	**C**
	Beheer van veiligheidsrisico's	D	D	D	D	**D**
	Veiligheidsborging	C	C	C	C	**C**
	Bevordering van de veiligheid	C	C	C	C	**C**
	Veiligheidscultuur	C	C	C	C	**C**

PRESTATIEKERNGEBIED MILIEU

Gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject

Ierland	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Doelstellingen op het prestatiekerngebied milieu, uitgedrukt als de gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject	**1,42 %**	**1,40 %**	**1,38 %**	**1,36 %**	**1,34 %**

PRESTATIEKERNGEBIED CAPACITEIT

Gemiddelde en-route-ATFM-vertraging in minuten per vlucht

Ierland	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Doelstellingen op het prestatiekerngebied capaciteit, uitgedrukt in minuten ATFM-vertraging per vlucht	**0,03**	**0,03**	**0,02**	**0,02**	**0,02**

PRESTATIEKERNGEBIED KOSTENEFFICIËNTIE

Bepaalde eenheidskosten voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten

En-routeheffingszone van Ierland	2019 basis-waarde	2024 basis-waarde	2025	2026	2027	2028	2029
Herziene kostenefficiëntiedoelstellingen, uitgedrukt als bepaalde en-route-eenheidskosten (in reële termen in prijzen van 2022)	**27,61 EUR**	**26,89 EUR**	**28,49 EUR**	**29,51 EUR**	**29,49 EUR**	**29,56 EUR**	**29,85EUR**