Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2026/1042

18.5.2026

KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2026/1042

av den 23 april 2026

om prestationsmålen i det reviderade utkast till prestationsplan som har lämnats in av Irland i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 vad gäller deras överensstämmelse med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden för prestations- och avgiftssystemet i det gemensamma europeiska luftrummet

[delgivet med nr C(2026) 2554]

(Endast de engelska och iriska texterna är giltiga)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (”ramförordning”) ([1]), särskilt artikel 11.3 c,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/2803 av den 23 oktober 2024 om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet ([2]), särskilt artikel 58.3,

med beaktande av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/317 av den 11 februari 2019 om inrättande av ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luftrummet och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 390/2013 och (EU) nr 391/2013 ([3]), särskilt artikel 15.1 och 15.2, och

av följande skäl:

ALLMÄNNA ÖVERVÄGANDEN

(1) Medlemsstaterna ska enligt artikel 11 i förordning (EG) nr 549/2004 utarbeta planer, antingen på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock, inklusive prestationsmål, för varje referensperiod för prestations- och avgiftssystemet för flygtrafiktjänster och nätfunktioner. Planerna ska innehålla lokala prestationsmål som överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen för den aktuella referensperioden.

(2) Den 12 juni 2024 antog kommissionen unionstäckande prestationsmål för den fjärde referensperioden (2025–2029). Dessa unionstäckande prestationsmål fastställdes i kommissionens genomförandebeslut (EU) 2024/1688 ([4]).

(3) Den 1 oktober 2024 lämnade Irland till kommissionen in ett utkast till prestationsplan för den fjärde referensperioden. Efter kommissionens kontroll av att utkastet till prestationsplan var fullständigt lämnade Irland den 18 november 2024 in ett uppdaterat utkast till prestationsplan (*utkastet till prestationsplan*).

([1]) EUT L 96, 31.3.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) EUT L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) EUT L 56, 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/2025-01-01.
([4]) Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2024/1688 av den 12 juni 2024 om fastställande av EU-täckande prestationsmål för nätverket för flygledningstjänst för den fjärde referensperioden från och med den 1 januari 2025 till och med den 31 december 2029 (EUT L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(4) Kommissionen konstaterade att de prestationsmål för kostnadseffektivitet som Irland fastställt för sin avgiftszon för undervägsavgifter i utkastet till prestationsplan inte uppfyller bedömningskriterierna i punkt 1.4 i bilaga IV till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/317 och därför inte överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden.

(5) Den 16 maj 2025 underrättade kommissionen därför Irland om påpekandena gällande den bristande överensstämmelse hos prestationsmålen som avses i skäl 4 genom kommissionens genomförandebeslut (EU) 2025/1040 ([5]). I det beslutet utfärdade kommissionen rekommendationer till Irland för att säkerställa att landets prestationsmål överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden.

(6) Den 18 augusti 2025 lämnade Irland in ett reviderat utkast till prestationsplan för den fjärde referensperioden för bedömning av kommissionen. Efter kontrollen av att planen var fullständig lämnade Irland den 8 oktober 2025 in en uppdaterad version av det reviderade utkastet till prestationsplan (*det reviderade utkastet till prestationsplan*).

(7) I enlighet med artikel 15.1 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 har kommissionen bedömt överensstämmelsen hos de lokala prestationsmålen i det reviderade utkastet till prestationsplan på grundval av de bedömningskriterier som fastställs i punkt 1 i bilaga IV till den genomförandeförordningen och vid behov med beaktande av lokala förhållanden.

(8) Kommissionen har kompletterat sin bedömning av det reviderade utkastet till prestationsplan med en översyn av de delar som anges i punkt 2 i bilaga IV till den genomförandeförordningen. Den fördelning av kostnaderna mellan undervägstjänster och terminaltjänster som avses i punkt 2.1 d vii i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 är dock föremål för en separat översyn från kommissionens sida på grundval av ytterligare information som mottogs från Irland i december 2025. I detta skede har kommissionen därför inte dragit några slutsatser om huruvida denna metod för kostnadsfördelning överensstämmer med artikel 15.2 e och f i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 ([6]) och artikel 22.5 i genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(9) Nämnden för prestationsgranskning, som bistår kommissionen i genomförandet av prestations- och avgiftssystemen i enlighet med artikel 13.2 i förordning (EU) 2024/2803, har till kommissionen lämnat sitt yttrande om huruvida prestationsmålen i Irlands reviderade utkast till prestationsplan överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen. Påpekandena i detta beslut beaktar den detaljerade tekniska bedömningen i yttrandet från nämnden för prestationsgranskning ([7]).

KOMMISSIONENS BEDÖMNING

Bedömning av säkerhetsmål

(10) När det gäller nyckelområdet säkerhet har överensstämmelsen hos målen i det reviderade utkastet till prestationsplan bedömts i enlighet med punkt 1.1 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

([5]) Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2025/1040 av den 16 maj 2025 om bristande överensstämmelse vad gäller vissa prestationsmål i de utkast till prestationsplaner på nationell nivå och på nivån för funktionella luftrumsblock som har lämnats in av Belgien, Danmark, Tyskland, Estland, Irland, Grekland, Frankrike, Lettland, Luxemburg, Nederländerna och Slovakien i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden av prestations- och avgiftssystemet i det gemensamma europeiska luftrummet (EUT L, 2025/1040, 23.5.2025, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

([6]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet (”förordning om tillhandahållande av tjänster”) (EUT L 96, 31.3.2004, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

([7]) Yttrande nr 1-2026 från nämnden för prestationsgranskning om bedömningen av de reviderade utkasten till prestationsplaner för den fjärde referensperioden, den 28 januari 2026.

(11) De prestationsmål för nyckelområdet säkerhet som Irland föreslår i fråga om säkerhetsledningens effektivitet, fördelade per mål för säkerhetsledningen och uttryckta som genomförandenivå, är följande:

Irland	**Mål för säkerhetsledningens effektivitet, uttryckta som genomförandenivå, från Easa-nivå A till D**					
Leverantör av flygtrafiktjänster	**Mål för säkerhetsledningen**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
AirNav Ireland	Säkerhetspolicy och säkerhetsmål	C	C	C	C	**C**
	Hantering av säkerhetsrisker	D	D	D	D	**D**
	Säkerhetssäkring	C	C	C	C	**C**
	Främjande av säkerhet	C	C	C	C	**C**
	Säkerhetskultur	C	C	C	C	**C**

(12) Kommissionen konstaterar att de prestationsmål för säkerhet som Irland föreslår för leverantören av flygtrafiktjänster AirNav Ireland är likvärdiga med de unionstäckande säkerhetsmålen för varje kalenderår 2025–2029.

(13) Kommissionen noterar att det reviderade utkastet till prestationsplan innehåller åtgärder för att AirNav Ireland ska uppnå de lokala säkerhetsmålen, såsom förbättrad identifiering och registrering av faror, inköp av programvara för att analysera uppgifter om flygledarnas trötthetsnivåer och rekrytering av säkerhetsanalytiker för att se över ändringar i ledningsprocesserna.

(14) Mot bakgrund av påpekandena i skälen 11, 12 och 13 överensstämmer de lokala prestationsmål för säkerhet för 2029 som ingår i det reviderade utkastet till prestationsplan med de motsvarande unionstäckande mål som fastställs i genomförandebeslut (EU) 2024/1688. Dessa lokala prestationsmål för säkerhet bör därför anses överensstämma med de unionstäckande prestationsmålen.

Bedömning av miljömål

(15) När det gäller nyckelområdet miljö har en bedömning gjorts av överensstämmelsen hos målen i det reviderade utkastet till prestationsplan avseende den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan, på grundval av det kriterium som anges i punkt 1.2 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Irlands föreslagna miljömål har därför jämförts med de relevanta referensvärden för horisontell flygningseffektivitet underväg som fastställs i den förbättringsplan för det europeiska flygvägsnätet som utarbetats i enlighet med bilaga I till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/123 ([8]) och som fanns tillgänglig vid den tidpunkt då de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden antogs, dvs. den 2 juli 2024.

([8]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/123 av den 24 januari 2019 om genomförandebestämmelser för nätverksfunktioner för flygledningstjänst (ATM) och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 677/2011 (EUT L 28, 31.1.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(16) De prestationsmål för miljö som Irland föreslår för den fjärde referensperioden och motsvarande nationella referensvärden enligt förbättringsplanen, uttryckta som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan, är följande:

Irland	2025	2026	2027	2028	2029
Mål inom nyckelområdet miljö, uttryckta som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan	**1,42 %**	**1,40 %**	**1,38 %**	**1,36 %**	**1,34 %**
Referensvärden	1,42 %	1,40 %	1,38 %	1,36 %	1,34 %

(17) Kommissionen konstaterar att de miljömål som föreslås av Irland är likvärdiga med motsvarande nationella referensvärden för varje kalenderår under den fjärde referensperioden.

(18) Kommissionen noterar att Irland i det reviderade utkastet till prestationsplan har angett åtgärder för att uppnå de lokala miljömålen, vilka inbegriper införande av ett nytt system för flygledningstjänst och genomförande av gränsöverskridande luftrum med fria flygvägar, inbegripet möjliga ytterligare förbättringar som identifieras under den fjärde referensperioden.

(19) Mot bakgrund av påpekandena i skälen 16, 17 och 18 bör de mål inom nyckelområdet miljö som ingår i Irlands reviderade utkast till prestationsplan anses överensstämma med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden.

Bedömning av kapacitetsmål

(20) När det gäller nyckelområdet kapacitet har en bedömning gjorts av överensstämmelsen hos målen i det reviderade utkastet till prestationsplan avseende den genomsnittliga ATFM-förseningen (försening i flödesplaneringen) underväg per flygning, på grundval av det kriterium som anges i punkt 1.3 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Irlands föreslagna kapacitetsmål har därför jämförts med de relevanta referensvärden som fastställs i den operativa plan för nätverket som utarbetats i enlighet med artikel 9 i genomförandeförordning (EU) 2019/123 och som fanns tillgänglig vid den tidpunkt då de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden antogs, dvs. den 2 juli 2024.

(21) De kapacitetsmål underväg som föreslås av Irland för den fjärde referensperioden, uttryckta i minuter ATFM-försening per flygning, och motsvarande referensvärden från den operativa planen för nätverket, är följande:

Irland	2025	2026	2027	2028	2029
Mål inom nyckelområdet kapacitet, uttryckta i minuter ATFM-försening underväg per flygning	**0,03**	**0,03**	**0,02**	**0,02**	**0,02**
Referensvärden	0,08	0,06	0,05	0,03	0,03

(22) Kommissionen konstaterar att de kapacitetsmål som föreslås av Irland är lägre än motsvarande nationella referensvärden för varje år under den fjärde referensperioden.

(23) Kommissionen noterar att Irland i det reviderade utkastet till prestationsplan har angett åtgärder för att uppnå de lokala kapacitetsmålen underväg, vilka inbegriper rekrytering och utbildning av ytterligare flygledare och teknisk personal med flygsäkerhetsrelaterade uppgifter, förbättrad sektorsindelning och genomförande av investeringar i system och infrastruktur som möjliggör ökad kapacitet.

(24) Kommissionen noterar dessutom att Irland i det reviderade utkastet till prestationsplan har fastställt två ytterligare nyckelutförandeindikatorer och tillhörande ytterligare prestationsmål inom nyckelområdet kapacitet, i enlighet med artiklarna 8.4 och 10.3 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/317. Syftet med dessa ytterligare nyckelutförandeindikatorer är att följa AirNav Irelands genomförande av åtgärderna för att utöka antalet flygledare och teknisk personal med flygsäkerhetsrelaterade uppgifter mätt i heltidsekvivalenter. Ökningen av antalet heltidsekvivalenter i dessa personalkategorier är avgörande för att förbättra luftrumskapaciteten och stödja ett genomförande i rätt tid av de planerade investeringarna i fasta tillgångar.

(25) Irland har också inrättat incitamentssystem av ekonomisk karaktär, i enlighet med artikel 11.4 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/317, för att stödja uppnåendet av de ytterligare prestationsmål för kapacitet som avses i skäl 24.

(26) Med hänvisning till skälen 24 och 25 ser kommissionen positivt på de ytterligare prestationsmålen för kapacitet och de relaterade ekonomiska incitamentssystem som Irland har fastställt i det reviderade utkastet till prestationsplan. Kommissionen noterar att de ekonomiska incitamenten är kopplade till den faktiska trafikutvecklingen under den fjärde referensperioden och syftar till att minska de kostnader som skulle bäras av luftrummets användare om de planerade rekryteringarna av flygledare och teknisk personal med flygsäkerhetsrelaterade uppgifter inte genomförs fullt ut. Kommissionen anser att de ekonomiska incitament som fastställts för leverantören av flygtrafiktjänster i detta avseende är motiverade och proportionerliga mot bakgrund av de betydande kostnader som är förknippade med de planerade rekryteringarna av ytterligare flygledare och teknisk personal med flygsäkerhetsrelaterade uppgifter under den fjärde referensperioden.

(27) Mot bakgrund av påpekandena i skälen 21–26 bör de mål inom nyckelområdet kapacitet som ingår i Irlands reviderade utkast till prestationsplan och som avses i skäl 21 anses överensstämma med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden.

Översyn av kapacitetsmål för terminaltjänster

(28) I enlighet med punkt 2.1 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 har kommissionen sett över de prestationsmål för kapacitet för terminaltjänster som anges i Irlands reviderade utkast till prestationsplan för de flygplatser som avses i artikel 1.3 och 1.4 i den genomförandeförordningen. Dessa mål ger inte upphov till betänkligheter.

Bedömning av kostnadseffektivitetsmål

(29) Kommissionen drog i genomförandebeslut (EU) 2025/1040 slutsatsen att de föreslagna kostnadseffektivitetsmålen underväg i Irlands utkast till prestationsplan som lämnades in 2024 inte överensstämde med de unionstäckande prestationsmålen. Irland har föreslagit reviderade kostnadseffektivitetsmål underväg i sitt reviderade utkast till prestationsplan.

(30) Tabellen nedan visar de reviderade prestationsmål för kostnadseffektivitet som Irland föreslagit i det reviderade utkastet till prestationsplan.

Irlands avgiftszon för undervägsavgifter	Utgångsvärde för 2019	Utgångsvärde för 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Reviderade kostnadseffektivitetsmål, uttryckta som fastställd enhetskostnad underväg (i reala termer i 2022 års priser)	**27,61 EUR**	**26,89 EUR**	**28,49 EUR**	**29,51 EUR**	**29,49 EUR**	**29,56 EUR**	**29,85 EUR**

(31) Kommissionen noterar att Irlands fastställda enhetskostnad för varje år av den fjärde referensperioden är något lägre än i det utkast till prestationsplan som lämnades in 2024, vilket utgör en förbättring.

(32) De fastställda kostnaderna uttryckta i euro i reala termer i 2022 års priser (*EUR2022*) och trafikantagandena för avgiftszonen, som fastställts av Irland i det reviderade utkastet till prestationsplan, visas i tabellen nedan:

Irlands avgiftszon för undervägsavgifter	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Reviderade fastställda kostnader i reala termer i 2022 års priser (i det reviderade utkastet till prestationsplan)	**147 M EUR**	**155 M EUR**	**158 M EUR**	**161 M EUR**	**165 M EUR**
Trafikprognos (i det reviderade utkastet till prestationsplan), uttryckt i tusental undervägstjänstenheter	**5 175**	**5 256**	**5 349**	**5 458**	**5 544**

(33) Kommissionen har bedömt överensstämmelsen hos de reviderade kostnadseffektivitetsmål som föreslås av Irland på grundval av kriterierna i punkt 1.4 a, b och c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(34) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att trenden för fastställd undervägsenhetskostnad på avgiftszonsnivå på +2,1 % under den fjärde referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på −1,2 % under samma period.

(35) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att den långsiktiga trenden för fastställd undervägsenhetskostnad på avgiftszonsnivå på +0,9 % under den tredje och fjärde referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på −1,0 % under samma period.

(36) När det gäller kriteriet i punkt 1.4 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Irlands utgångsvärde för den fastställda enhetskostnaden på 26,89 euro i EUR2022 är 5,4 % lägre än det genomsnittliga utgångsvärdet på 28,43 EUR2022 för den relevanta jämförbara grupp som anges i artikel 7 b i genomförandebeslut (EU) 2024/1688.

(37) Kommissionen har dessutom undersökt huruvida de avvikelser som avses i skälen 34 och (35) kan anses vara nödvändiga och proportionerliga i enlighet med punkt 1.4 d i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Kommissionen har således bedömt huruvida de observerade avvikelser från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader och från den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader som avses i skälen 34 och 35 uteslutande beror på ytterligare fastställda kostnader kopplade till åtgärder som krävs för att uppnå prestationsmålen inom nyckelområdet kapacitet eller på omstruktureringsåtgärder i den mening som avses i artikel 2.18 i genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(38) Nämnden för prestationsgranskning har beräknat de uppskattade skillnaderna mellan de fastställda kostnader för den fjärde referensperioden som anges av Irland i det reviderade utkastet till prestationsplan och de fastställda kostnader som skulle krävas för att leva upp till den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader för den fjärde referensperioden och den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader för den tredje och den fjärde referensperioden tillsammans. Utifrån påpekandena från nämnden för prestationsgranskning understiger de totala fastställda kostnader för den fjärde referensperioden som föreslagits av Irland den nivå som krävs för att leva upp till den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader med omkring 92,9 miljoner euro i EUR2022, vilket motsvarar ett genomsnittligt årligt underskott på 18,6 miljoner euro i EUR2022. En liknande skillnad, som för hela den fjärde referensperioden uppgår till cirka 98,0 miljoner euro i EUR2022, kan konstateras jämfört med den nivå som krävs för att leva upp till den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader, vilket motsvarar ett årligt genomsnittligt underskott på 19,6 miljoner euro i EUR2022.

(39) När det gäller kriteriet i punkt 1.4 d i i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 noterar kommissionen att Irland i det reviderade utkastet till prestationsplan hänvisar till de ytterligare fastställda kostnader som uppstår under den fjärde referensperioden för leverantören av flygtrafiktjänster underväg AirNav Ireland med avseende på åtgärder som krävs för att uppnå de lokala kapacitetsmålen (*kapacitetsåtgärder*).

(40) Kommissionen konstaterar att Irland i det reviderade utkastet till prestationsplan har presenterat och kvantifierat åtta kapacitetsåtgärder till ett totalt värde av 104,1 miljoner euro uttryckt i reala termer i EUR2022 under den fjärde referensperioden.

(41) Dessa kapacitetsåtgärder omfattar för det första utbildning och anställning av ytterligare personal, särskilt flygledare och teknisk personal med flygsäkerhetsrelaterade uppgifter, från AirNav Irelands sida:

— AirNav Ireland planerar att under den fjärde referensperioden öka antalet flygledare i tjänst vid områdeskontrollcentralen i Shannon med 30 heltidsekvivalenter, vilket innebär att det totala antalet flygledare i tjänst där skulle uppgå till 225 heltidsekvivalenter 2029. Irland förklarar att antalet flygledare hos AirNav Ireland tack vare denna åtgärd kommer att vara tillräckligt för att tillgodose trafikefterfrågan, samtidigt som åtgärden ökar verksamhetens resiliens. Till följd av detta räknar AirNav Ireland med att avsevärt minska flygledarnas övertidsarbete.

— När det gäller anställning av ytterligare teknisk personal med flygsäkerhetsrelaterade uppgifter, förklarar Irland att ökningen av antalet ingenjörer skulle stödja genomförandet av kapitalinvesteringsprojekt och införandet av ett nytt system för flygledningstjänst under den fjärde referensperioden, medan leverantören av flygtrafiktjänster under tidigare referensperioder inte har kunnat genomföra investeringarna fullt ut på grund av underbemanning på dessa tjänster. AirNav Ireland har dessutom som mål att senast 2029 anställa totalt 83 driftschefer och administratörer, så att flygledarna frigörs från icke-operativa uppgifter vilket därmed ökar de anställda flygledarnas produktivitet och effektivitet.

(42) Irland åberopar också som kapacitetsåtgärd investeringar i system och infrastruktur i form av förvärv och driftsättning av ett nytt system för flygledningstjänst som kommer att innebära funktionella och tekniska förbättringar:

— Det nya systemet för flygledningstjänst kommer att ersätta det nuvarande systemet, som har använts i 17 år. Det nya systemet för flygledningstjänst kommer att möjliggöra förbättrade tekniska funktioner som stöder flygledarnas beslutsfattande, ökad produktivitet bland flygledarna och automatisering av rutinuppgifter.

— AirNav Ireland planerar också att införa ett nytt beredskapssystem för flygledningstjänst och bygga ut områdeskontrollcentralerna. Denna investering kommer att göra det möjligt att demonstrera och testa det nya flygledningstjänstesystemets egenskaper, öka kapaciteten och säkerställa tjänsternas kontinuitet.

— AirNav Ireland kommer dessutom att uppgradera sin radarinfrastruktur, bland annat genom att ersätta tekniska komponenter som installerades mellan 2005 och 2008 och som har nått slutet av sin livslängd. Målet med denna investering är att tillhandahålla tillförlitlig radartäckning, förbättrad kapacitet och produktivitet.

(43) Nämnden för prestationsgranskning har i detalj analyserat de kapacitetsåtgärder som Irland angett. I sin analys har nämnden för prestationsgranskning tagit hänsyn till de ytterligare motiveringar som anges i det reviderade utkastet till prestationsplan och till de ytterligare incitamentssystem som avses i skälen 25 och 26 och som Irland har inrättat i samband med genomförandet av de planerade rekryteringarna av flygledare och teknisk personal med flygsäkerhetsrelaterade uppgifter under den fjärde referensperioden. Mot denna bakgrund ansåg nämnden för prestationsgranskning att de kapacitetsåtgärder som Irland åberopar är nödvändiga och proportionella för att uppnå kapacitetsmålen.

(44) Med beaktande av den utvärdering som gjorts av nämnden för prestationsgranskning är de ytterligare kostnader som rapporterats av Irland för de kapacitetsåtgärder som avses i skälen 39–43 större än de avvikelser från de unionstäckande kostnadseffektivitetstrender som beräknats av nämnden för prestationsgranskning och som anges i skäl 38.

(45) Mot bakgrund av påpekandena i skälen 39–44 anser kommissionen att det kriterium som anges i punkt 1.4 d i i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 för Irlands del bör anses vara uppfyllt när det gäller den avvikelse från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader som avses i skäl 34 och när det gäller den avvikelse från den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader som avses i skäl 35. Kommissionen anser därför att Irland på ett tillfredsställande sätt har följt rekommendationerna i artikel 3 i genomförandebeslut (EU) 2025/1040 när det gäller översynen av landets lokala prestationsmål för kostnadseffektivitet.

(46) Mot bakgrund av påpekandena i skälen 30–45 bör de mål inom nyckelområdet kostnadseffektivitet som ingår i det reviderade utkastet till prestationsplan anses överensstämma med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden.

Översyn av kostnadseffektivitetsmål för terminaltjänster

(47) I enlighet med punkt 2.1 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 har kommissionen sett över de prestationsmål för kostnadseffektivitet för terminaltjänster som anges i Irlands reviderade utkast till prestationsplan för de flygplatser som avses i artikel 1.3 och 1.4 i den genomförandeförordningen. Dessa mål ger inte upphov till betänkligheter.

SLUTSATSER

(48) Mot bakgrund av ovanstående konstaterar kommissionen att prestationsmålen i Irlands reviderade utkast till prestationsplan överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Prestationsmålen i det reviderade utkast till prestationsplan som lämnats in av Irland för den fjärde referensperioden, och som återfinns i bilagan till detta beslut, överensstämmer med de unionstäckande prestationsmål för den fjärde referensperioden som fastställs i genomförandebeslut (EU) 2024/1688.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Irland.

Utfärdat i Bryssel den 23 april 2026.

På kommissionens vägnar
Apostolos TZITZIKOSTAS
Ledamot av kommissionen

BILAGA

Prestationsmål i det reviderade utkast till prestationsplan som lämnats in av Irland i enlighet med förordning (EG) nr 549/2004 vilka konstaterats överensstämma med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden

NYCKELOMRÅDET SÄKERHET

Säkerhetsledningens effektivitet

Irland	**Mål för säkerhetsledningens effektivitet, uttryckta som genomförandenivå**, från Easa-nivå A till D					
Berörd leverantör av flygtrafiktjänster	**Mål för säkerhetsledningen**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
AirNav Ireland	Säkerhetspolicy och säkerhetsmål	C	C	C	C	**C**
	Hantering av säkerhetsrisker	D	D	D	D	**D**
	Säkerhetssäkring	C	C	C	C	**C**
	Främjande av säkerhet	C	C	C	C	**C**
	Säkerhetskultur	C	C	C	C	**C**

NYCKELOMRÅDET MILJÖ

Genomsnittlig horisontell flygningseffektivitet underväg för den aktuella flygbanan

Irland	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål inom nyckelområdet miljö, uttryckta som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan	**1,42 %**	**1,40 %**	**1,38 %**	**1,36 %**	**1,34 %**

NYCKELOMRÅDET KAPACITET

Genomsnittlig ATFM-försening underväg i minuter per flygning

Irland	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål inom nyckelområdet kapacitet, uttryckta i minuter ATFM-försening per flygning	**0,03**	**0,03**	**0,02**	**0,02**	**0,02**

NYCKELOMRÅDET KOSTNADSEFFEKTIVITET

Fastställd enhetskostnad för flygtrafiktjänster underväg

Irlands avgiftszon för undervägsavgifter	Utgångsvärde för 2019	Utgångsvärde för 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Reviderade kostnadseffektivitetsmål, uttryckta som fastställd enhetskostnad underväg (i reala termer i 2022 års priser)	**27,61 EUR**	**26,89 EUR**	**28,49 EUR**	**29,51 EUR**	**29,49 EUR**	**29,56 EUR**	**29,85EUR**