KOMMISSIONENS AFGØRELSE (EU) 2022/766

af 13. april 2022

om overensstemmelse mellem præstationsmålene i udkastet til præstationsplan, der er forelagt af Irland i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004, og de unionsdækkende præstationsmål for den tredje referenceperiode

(meddelt under nummer C(2022) 2287)

(Kun den engelske og den irske udgave er autentiske)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

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

under henvisning til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 af 11. februar 2019 om oprettelse af en præstations- og afgiftsordning for det fælles europæiske luftrum ([2]), særlig artikel 14, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

GENERELLE BETRAGTNINGER

(1) I henhold til artikel 11 i forordning (EF) nr. 549/2004 skal der oprettes en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner. Medlemsstaterne skal endvidere i henhold til artikel 10 i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 på nationalt niveau eller inden for funktionelle luftrumsblokke fastsætte bindende præstationsmål for hver referenceperiode under præstationsordningen for luftfartstjenester og netfunktioner. Disse præstationsmål skal være i overensstemmelse med de unionsdækkende mål, som Kommissionen har vedtaget for den pågældende referenceperiode. Kommissionen er ansvarlig for at vurdere, om de foreslåede præstationsmål i udkastet til præstationsplaner, som medlemsstaterne har udarbejdet, er i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål, ud fra de vurderingskriterier, der er fastsat i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.

(2) Udbruddet af covid-19-pandemien har siden første kvartal af kalenderåret 2020 haft en betydelig indvirkning på lufttransportsektoren, og lufttrafikken er blevet reduceret betydeligt sammenlignet med niveauet før pandemien som følge af de foranstaltninger, medlemsstaterne og tredjelande har truffet for at inddæmme pandemien.

(3) De unionsdækkende præstationsmål for den tredje referenceperiode (»RP3«) blev oprindeligt fastsat ved Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/903 ([3]). Eftersom disse unionsdækkende præstationsmål og udkastene til præstationsplaner for RP3, som medlemsstaterne efterfølgende forelagde, blev udarbejdet før udbruddet af covid-19-pandemien, kunne de ikke tage de deraf følgende væsentligt ændrede omstændigheder for lufttransport i betragtning.

([1]) EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1.

([2]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 af 11. februar 2019 om oprettelse af en præstations- og afgiftsordning for det fælles europæiske luftrum og om ophævelse af gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 og (EU) nr. 391/2013 (EUT L 56 af 25.2.2019, s. 1).

([3]) Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/903 af 29. maj 2019 om fastsættelse af unionsdækkende præstationsmål for lufttrafikstyringsnettet for den tredje referenceperiode, der starter den 1. januar 2020 og slutter den 31. december 2024 (EUT L 144 af 3.6.2019, s. 49).

(4) Som reaktion på covid-19-pandemiens indvirkning på udøvelsen af luftfartstjenester blev der i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/1627 ([4]) fastsat ekstraordinære foranstaltninger for RP3, som fraviger bestemmelserne i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. I henhold til artikel 2, stk. 1, i gennemførelsesforordning (EU) 2020/1627 vedtog Kommissionen den 2. juni 2021 gennemførelsesafgørelse (EU) 2021/891 ([5]), hvori der fastsættes reviderede unionsdækkende præstationsmål for RP3.

(5) Kommissionen noterer sig, at ifølge basistrafikprognosen af oktober 2021, som er udarbejdet af Eurocontrols Statistics and Forecast Service (»STATFOR«), vil lufttrafikken på unionsniveau nå op på niveauet før pandemien i løbet af 2023 og overstige disse niveauer i 2024. Usikkerheden med hensyn til udviklingen i trafikken er dog fortsat særligt høj på grund af de risici, der er forbundet med udviklingen i den epidemiologiske situation i forbindelse med covid-19. Kommissionen bemærker ligeledes, at trafikken forventes genoprettet på en uensartet måde på tværs af medlemsstaterne.

(6) Alle medlemsstater har udarbejdet og vedtaget udkast til præstationsplaner med reviderede lokale præstationsmål for RP3, som blev forelagt Kommissionen til vurdering senest den 1. oktober 2021. Efter verifikationen af fuldstændigheden af disse udkast til præstationsplaner anmodede Kommissionen medlemsstaterne om at forelægge ajourførte udkast til præstationsplaner senest den 17. november 2021. Kommissionens vurdering i denne afgørelse bygger på den ajourførte præstationsplan, som er forelagt af Irland.

(7) Præstationsvurderingsorganet, som bistår Kommissionen ved gennemførelsen af præstationsordningen i henhold til artikel 11, stk. 2, i forordning (EF) nr. 549/2004, har forelagt Kommissionen sin rapport med rådgivning om vurderingen af udkastene til præstationsplaner for RP3.

(8) I henhold til artikel 14, stk. 1, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 har Kommissionen vurderet overensstemmelsen af de lokale præstationsmål, som Irland har forelagt, på grundlag af de vurderingskriterier, der er anført i punkt 1 i bilag IV til den nævnte gennemførelsesforordning, under hensyntagen til de lokale forhold. Med hensyn til hvert centralt præstationsområde og de tilknyttede præstationsmål har Kommissionen suppleret vurderingen ved at gennemgå udkastet til præstationsplan for de elementer, der er fastsat i punkt 2 i bilag IV til den nævnte gennemførelsesforordning.

KOMMISSIONENS VURDERING

Vurdering af udkastet til præstationsmål for det centrale præstationsområde flyvesikkerhed

(9) På det centrale præstationsområde flyvesikkerhed har Kommissionen vurderet overensstemmelsen af de mål, Irland har forelagt vedrørende effektiviteten af luftfartstjenesteudøveres flyvesikkerhedsforvaltning baseret på kriteriet i punkt 1.1 i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Denne vurdering blev foretaget under hensyntagen til lokale forhold og blev suppleret med en gennemgang af de planlagte foranstaltninger til opnåelse af flyvesikkerhedsmålene vedrørende de elementer, der er fastsat i punkt 2.1, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.

(10) Følgende udkast til præstationsmål for det centrale præstationsområde flyvesikkerhed er forelagt af Irland vedrørende effektiviteten af flyvesikkerhedsforvaltningen fordelt på forvaltningsmål og udtrykt som et gennemførelsesniveau:

([4]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/1627 af 3. november 2020 om ekstraordinære foranstaltninger for det fælles europæiske luftrums præstations- og afgiftsordnings tredje referenceperiode (2020-2024) på grund af covid-19-pandemien (EUT L 366 af 4.11.2020, s. 7).

([5]) Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2021/891 af 2. juni 2021 om fastsættelse af reviderede unionsdækkende præstationsmål for lufttrafikstyringsnettet for den tredje referenceperiode (2020-2024) og om ophævelse af gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/903 (EUT L 195 af 3.6.2021, s. 3).

Irland	Mål for effektiviteten af flyvesikkerhedsforvaltningen udtrykt som et gennemførelsesniveau, der spænder fra EASA-niveau A til D				
Berørt luftfartstjenesteudøver	**Flyvesikkerhedsforvaltningsmål**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
IAA	Flyvesikkerhedspolitik og -mål	C	C	C	**C**
	Styring af flyvesikkerhedsrisici	D	D	D	**D**
	Sikring af flyvesikkerheden	C	C	C	**C**
	Flyvesikkerhedsfremmende foranstaltninger	C	C	C	**C**
	Flyvesikkerhedskultur	C	C	C	**C**

(11) Kommissionen har konstateret, at udkastet til de mål for flyvesikkerhed, som Irland har forelagt for luftfartstjenesteudøveren (IAA), svarer til de unionsdækkende flyvesikkerhedsmål for hvert kalenderår 2021-2024.

(12) Kommissionen noterer sig, at det udkast til præstationsplan, som Irland har forelagt, i forretningsplanen indeholder foranstaltninger planlagt af IAA med henblik på at nå de lokale flyvesikkerhedsmål. Foranstaltningerne omfatter gennemførelsen af de krav, der er fastsat i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 ([6]) samt flyvesikkerhedsrelaterede investeringer. Den nationale tilsynsmyndighed anfører, at den hvert år fortsat vil gennemgå resultaterne af spørgeskemaet angående effektiviteten af flyvesikkerhedsforvaltningen og pålægge afhjælpende foranstaltninger på alle områder, hvor der er tale om manglende overholdelse, for at nå de lokale flyvesikkerhedsmål.

(13) På grundlag af anmærkningerne i betragtning 11 og 12 og i betragtning af, at de unionsdækkende sikkerhedsmål, der er fastsat i gennemførelsesafgørelse (EU) 2021/891, skal nås senest i det sidste år af RP3, dvs. 2024, bør de udkast til mål, der er indeholdt i Irlands udkast til præstationsplan, vurderes som værende i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde flyvesikkerhed.

Vurdering af udkast til præstationsmål for det centrale præstationsområde miljø

(14) På det centrale præstationsområde miljø er overensstemmelsen af de mål, Irland har forelagt vedrørende den gennemsnitlige horisontale overflyvningsflyveeffektivitet for den faktiske bane, blevet vurderet på grundlag af kriteriet i punkt 1.2 i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. De foreslåede mål i udkastet til præstationsplan for Irland er således blevet sammenlignet med de relevante referenceværdier for horisontal overflyvningsflyveeffektivitet, der er fastsat i planen til forbedring af det europæiske rutenet, som forelå på tidspunktet for vedtagelsen af de reviderede unionsdækkende præstationsmål for RP3, dvs. den 2. juni 2021. Denne vurdering blev foretaget under hensyntagen til lokale forhold og blev suppleret med en gennemgang af de planlagte foranstaltninger til opnåelse af miljømålene, jf. punkt 2.1, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.

(15) For kalenderåret 2020 blev det unionsdækkende præstationsmål for RP3 inden for det centrale præstationsområde miljø, som oprindeligt blev fastsat i gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/903, ikke revideret ved gennemførelsesafgørelse (EU) 2021/891, da fristen for anvendelsen af dette mål var udløbet, og gennemførelsen heraf derfor var blevet definitiv, hvilket udelukkede tilpasning med tilbagevirkende kraft. Medlemsstaterne blev derfor ikke anmodet om i de udkast til præstationsplaner, der blev forelagt senest den 1. oktober 2021, at revidere deres lokale præstationsmål for kalenderåret 2020 på det centrale præstationsområde miljø. Derfor bør overensstemmelsen mellem de lokale præstationsmål for miljø og de tilsvarende unionsdækkende præstationsmål vurderes for kalenderårene 2021, 2022, 2023 og 2024.

([6]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 af 1. marts 2017 om fastsættelse af fælles krav til udøvere af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester og andre lufttrafikstyringsnetfunktioner og tilsynet med disse udøvere, om ophævelse af forordning (EF) nr. 482/2008, gennemførelsesforordning (EU) nr. 1034/2011 og (EU) nr. 1035/2011 samt forordning (EU) 2016/1377 og om ændring af forordning (EU) nr. 677/2011 (EUT L 62 af 8.3.2017, s. 1).

(16) Udkastet til præstationsmål for det centrale præstationsområde miljø, som Irland har forelagt, og de tilsvarende nationale referenceværdier for RP3, jf. planen til forbedring af det europæiske rutenet, udtrykt som den gennemsnitlige horisontale overflyvningsflyveeffektivitet for den faktiske bane, er følgende:

	2021	2022	2023	2024
Irlands udkast til miljømål for overflyvningstjenester udtrykt som den gennemsnitlige horisontale overflyvningsflyveeffektivitet for den faktiske bane	**1,13 %**	**1,13 %**	**1,13 %**	**1,13 %**
Referenceværdier for Irland	1,13 %	1,13 %	1,13 %	1,13 %

(17) Kommissionen bemærker, at de udkast til miljømål, som Irland har forelagt, svarer til de tilsvarende nationale referenceværdier for hvert kalenderår fra 2021 til 2024.

(18) Angående punkt 2.1, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Irland i udkastet til præstationsplan har forelagt adskillige foranstaltninger til opfyldelse af de lokale miljømål, bl.a. en ny sektoropdeling for Shannon flyveinformationsregion (FIR) samt gennemførelse af en overgangsplan for performancebaseret navigation (PBN).

(19) Kommissionen konstaterer endvidere, at Irland allerede har gennemført luftrum med fri ruteføring (FRA) i det øvre og det nedre luftrum.

(20) På grundlag af betragtning 17-19 bør udkastet til mål i Irlands udkast til præstationsplan anses for at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde miljø.

Vurdering af udkast til præstationsmål for det centrale præstationsområde kapacitet

(21) På det centrale præstationsområde kapacitet er overensstemmelsen af de mål, Irland har forelagt vedrørende den gennemsnitlige overflyvnings-ATFM-forsinkelse pr. flyvning, blevet vurderet på grundlag af kriteriet i punkt 1.3 i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. De foreslåede mål i udkastet til præstationsplan for Irland er således blevet sammenlignet med de relevante referenceværdier, der er fastsat i netoperationsplanen, som forelå på tidspunktet for vedtagelsen af de reviderede unionsdækkende præstationsmål for RP3, dvs. den 2. juni 2021. Denne vurdering blev foretaget under hensyntagen til lokale forhold og blev suppleret med en gennemgang af de planlagte foranstaltninger til opnåelse af kapacitetsmålene, jf. punkt 2.1, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.

(22) For kalenderåret 2020 blev det unionsdækkende præstationsmål for RP3 inden for det centrale præstationsområde kapacitet, som oprindeligt blev fastsat i gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/903, ikke revideret ved gennemførelsesafgørelse (EU) 2021/891, da fristen for anvendelsen af dette mål var udløbet, og gennemførelsen heraf derfor var blevet definitiv, hvilket udelukkede tilpasning med tilbagevirkende kraft. Medlemsstaterne blev derfor ikke anmodet om i de udkast til præstationsplaner, der blev forelagt senest den 1. oktober 2021, at revidere deres lokale præstationsmål for kalenderåret 2020 på det centrale præstationsområde kapacitet. Derfor bør overensstemmelsen mellem de lokale præstationsmål for kapacitet og de tilsvarende unionsdækkende præstationsmål vurderes for kalenderårene 2021, 2022, 2023 og 2024.

(23) Irland har forelagt følgende udkast til overflyvningskapacitetsmål for RP3 udtrykt i minutters ATFM-forsinkelse pr. flyvning, og følgende tilsvarende referenceværdier fra netoperationsplanen:

	2021	2022	2023	2024
Irlands udkast til overflyvningskapacitetsmål i minutters ATFM-forsinkelse pr. flyvning	**0,01**	**0,03**	**0,03**	**0,03**
Referenceværdier for Irland	0,01	0,03	0,03	0,03

(24) Kommissionen bemærker, at de udkast til kapacitetsmål, som Irland har forelagt, svarer til de tilsvarende nationale referenceværdier for hvert kalenderår fra 2021 til 2024.

(25) Angående punkt 2.1, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Irland i udkastet til præstationsplan har forelagt en række foranstaltninger til opfyldelse af de lokale overflyvningskapacitetsmål. Disse foranstaltninger omfatter fleksibel sektoropdeling af luftrum, multiratings af flyveledere (ATCO'er), et overflyvningsberedskabsoperationscenter for Shannon områdekontrolcentral (ACC) og projekter med fokus på at forbedre sektorkapaciteten.

(26) På grundlag af betragtning 24 og 25 bør udkastet til mål i Irlands udkast til præstationsplan anses for at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde kapacitet.

Gennemgang af udkast til kapacitetsmål for tårn- og indflyvningskontroltjenester

(27) I forbindelse med lufthavne, der er omfattet af anvendelsesområdet for gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, jf. nævnte forordnings artikel 1, stk. 3 og 4, har Kommissionen suppleret sin undersøgelse af udkastet til overflyvningskapacitetsmål med en gennemgang af udkastet til kapacitetsmål for tårn- og indflyvningskontroltjenester i overensstemmelse med punkt 2.1, litra b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Disse udkast til mål gav anledning til betænkeligheder med hensyn til Irland.

(28) Kommissionen har konstateret, at de forelagte RP3-mål for den gennemsnitlige ankomst-ATFM-forsinkelse, der ligger i intervallet 0,25-0,20 minut pr. flyvning for kalenderårene 2021-2024, er betydeligt højere end den opnåede ATFM-forsinkelse i alle år på nær ét i anden referenceperiode (»RP2«) med en gennemsnitlig ankomst-ATFM-forsinkelse på 0,15 minut pr. flyvning i samme periode.

(29) Kommissionen er derfor af den opfattelse, at Irland i forbindelse med vedtagelsen af landets endelige præstationsplan i overensstemmelse med artikel 16, litra a), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bør begrunde kapacitetsmålene for tårn- og indflyvningskontroltjenester yderligere i lyset af de ovenstående bemærkninger eller nedjustere udkastet til kapacitetsmål for tårn- og indflyvningskontroltjenester.

Vurdering af udkast til præstationsmål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet

(30) På det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet er overensstemmelsen af de mål, Irland har forelagt vedrørende den fastlagte enhedsomkostning (»DUC«) for overflyvningsluftfartstjenester, blevet vurderet på grundlag af kriterierne i punkt 1.4, litra a), b) og c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Disse kriterier består af DUC-tendensen i RP3, den langsigtede DUC-tendens i RP2 og RP3 (2015-2024) og referenceværdien for DUC på afgiftszoneniveau sammenlignet med gennemsnitsværdien for de afgiftszoner, hvor luftfartstjenesteudøverne har et lignende operationelt og økonomisk miljø.

(31) Vurderingen af målene for overflyvningsomkostningseffektivitet blev gennemført under hensyntagen til lokale forhold. Den blev suppleret med en gennemgang af de centrale faktorer og parametre, der understøtter disse mål, jf. punkt 2.1, litra d), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.

(32) Irland har forelagt følgende udkast til omkostningseffektivitetsmål for overflyvningstjenester for RP3:

Irlands overflyvningsafgiftszone	**Referenceværdi 2014**	**Referenceværdi 2019**	**2020-20-21**	**2022**	**2023**	**2024**
Udkast til omkostningseffektivitetsmål for overflyvningstjenester udtrykt som fastlagt overflyvningsenheds-omkostning (i real værdi i 2017-priser)	**26,36 EUR**	**25,03 EUR**	**47,25 EUR**	**29,84 EUR**	**25,01 EUR**	**24,66 EUR**

(33) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Irlands DUC-tendens for overflyvningsenhedsomkostninger på afgiftszoneniveau på −0,4 % i RP3 overpræsterer sammenholdt med den unionsdækkende tendens på +1,0 % i samme periode.

(34) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Irlands langsigtede DUC-tendens for overflyvningsenhedsomkostninger på afgiftszoneniveau i RP2 og RP3 på −0,7 % pr. år underpræsterer sammenholdt med den langsigtede unionsdækkende tendens på −1,3 % i samme periode.

(35) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Irlands referenceværdi for DUC på 25,03 EUR i real værdi i 2017-priser (»EUR2017«) er 52,9 % lavere end den gennemsnitlige referenceværdi på 53,20 EUR i EUR2017 for den relevante sammenligningsgruppe. Kommissionen bemærker, at Irlands fastlagte overflyvningsenhedsomkostning for 2024 fortsat vil ligge under gennemsnittet for sammenligningsgruppen med en forskel på 51,1 %.

(36) Som anført i betragtning 33 står det klart, at Irlands DUC-tendens i RP3 i vidt omfang overpræsterer sammenholdt med den tilsvarende unionsdækkende tendens. Derudover er Irlands DUC i 2024 lavere end referenceværdien for 2014 henholdsvis 2019, hvoraf det fremgår, at der opnås effektivitetsgevinster på området omkostningseffektivitet på såvel mellemlang som lang sigt. Endelig påviser Irland med henvisning til betragtning 35 en solid omkostningseffektivitet, hvad angår DUC, idet referenceværdien for 2019 og Irlands DUC for 2024 begge er betydeligt lavere (mere end 50 %) end de tilsvarende gennemsnitsværdier for sammenligningsgruppen. På baggrund af ovenstående finder Kommissionen, at afvigelsen fra den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens, som er konstateret i betragtning 34, ikke er til hinder for, at der skabes overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for omkostningseffektivitet for Irland.

(37) På grundlag af betragtning 33-36 bør udkastet til mål i Irlands udkast til præstationsplan anses for at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet.

Gennemgang af udkast til mål for omkostningseffektivitet for tårn- og indflyvningskontroltjenester

(38) I forbindelse med lufthavne, der er omfattet af anvendelsesområdet for gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, jf. nævnte forordnings artikel 1, stk. 3 og 4, har Kommissionen suppleret sin undersøgelse af udkastet til overflyvningsomkostningseffektivitetsmål med en gennemgang af udkastet til omkostningseffektivitetsmål for tårn- og indflyvningskontroltjenester i overensstemmelse med punkt 2.1, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Disse udkast til mål gav ingen anledning til betænkeligheder med hensyn til Irland.

Gennemgang af incitamentsordningerne omhandlet i artikel 11 i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 som supplement til Kommissionens vurdering af udkast til kapacitetsmål

(39) I overensstemmelse med punkt 2.1, litra f), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 har Kommissionen i forbindelse med vurderingen af udkastet til kapacitetsmål suppleret sin undersøgelse med en gennemgang af de udkast til incitamentsordninger, der er omhandlet i artikel 11 i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. I denne henseende har Kommissionen undersøgt, om udkastene til incitamentsordninger opfylder de materielle krav i artikel 11, stk. 1 og 3, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Udkastet til incitamentsordninger i Irlands udkast til præstationsplan gav anledning til betænkeligheder.

(40) Kommissionen bemærker, at udkastet til en incitamentsordning for overflyvningskapacitet og en incitamentsordning for tårn- og indflyvningskontrolkapacitet, der foreslås i Irlands udkast til præstationsplan, omfatter en maksimal økonomisk ulempe på 0,50 % af de fastlagte omkostninger og en maksimal økonomisk fordel på 0,0 % af de fastlagte omkostninger.

(41) Med hensyn til disse incitamentsordninger betvivler Kommissionen — på grundlag af ekspertrådgivning fra præstationsvurderingsorganet — på det kraftigste, at den foreslåede maksimale økonomiske ulempe, som udgør 0,50 % af de fastlagte omkostninger, vil have nogen væsentlig indvirkning på indtægtsrisikoen, som det kræves i henhold til artikel 11, stk. 3, litra a), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.

(42) Irland bør derfor i forbindelse med vedtagelsen af landets endelige præstationsplan i overensstemmelse med artikel 16, litra a), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 revidere sine incitamentsordninger med henblik på at nå målene for overflyvningskapacitet og tårn- og indflyvningskontrolkapacitet, således at de maksimale økonomiske ulemper, der følger af disse incitamentsordninger, fastsættes på et niveau, som har væsentlig indvirkning på indtægtsrisikoen, som det udtrykkeligt kræves i henhold til artikel 11, stk. 3, litra a), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Efter Kommissionens opfattelse bør dette udmønte sig i en maksimal økonomisk ulempe på 1 % af de fastlagte omkostninger eller derover.

KONKLUSION

(43) På grundlag af vurderingen i betragtning 9-42 har Kommissionen konstateret, at præstationsmålene i det udkast til præstationsplan, som Irland har forelagt, er i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål.

(44) Kommissionen bemærker, at nogle medlemsstater har meddelt, at de har til hensigt at indregne omkostningsposter vedrørende sporing af droner i deres omkostningsgrundlag for RP3. Ud fra elementerne i udkastet til præstationsplaner har det ikke været muligt præcist at fastslå, i hvilket omfang medlemsstaterne har indregnet sådanne fastlagte omkostninger i deres omkostningsgrundlag for RP3, og, hvis sådanne omkostninger er indregnet, i hvilket omfang de er påløbet i forbindelse med udøvelsen af luftfartstjenester og derfor må tages i betragtning i henhold til præstations- og afgiftsordningen. Kommissionen har sendt en ad hoc-anmodning om oplysninger til alle medlemsstater for at indsamle relevante oplysninger og vil undersøge de indberettede omkostninger til sporing af droner i lufthavne yderligere i forbindelse med kontrol af overensstemmelsen med enhedsraten. Denne afgørelse foregriber ikke Kommissionens anmærkninger og konklusion angående omkostninger til sporing af droner.

(45) Som reaktion på Ruslands militære aggression mod Ukraine, der blev indledt den 24. februar 2022, har Unionen vedtaget restriktive foranstaltninger, der forbyder russiske luftfartsselskaber, russisk registrerede luftfartøjer og luftfartøjer, der ikke er registreret i Rusland, men som ejes, chartres eller på anden måde kontrolleres af russiske fysiske eller juridiske personer, enheder eller organer, at lande på, lette fra eller overflyve Unionens område. Disse foranstaltninger medfører en reduktion af lufttrafikken i luftrummet over Unionens område. Virkningerne på unionsniveau forventes dog ikke at kunne sammenlignes med reduktionen af lufttrafikken som følge af udbruddet af covid-19-pandemien i marts 2020. Derfor bør de eksisterende foranstaltninger og processer til gennemførelse af præstations- og afgiftsordningen opretholdes i RP3 —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Præstationsmålene i udkastet til præstationsplan, som Irland har forelagt i henhold til forordning (EF) nr. 549/2004, og som er opført i bilaget til denne afgørelse, er i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for den tredje referenceperiode, der er fastsat ved gennemførelsesafgørelse (EU) 2021/891.

Artikel 2

Denne afgørelse er rettet til Irland.

Udfærdiget i Bruxelles, den 13. april 2022.

På Kommissionens vegne
Adina VĂLEAN
Medlem af Kommissionen

BILAG

Præstationsmål anført i udkastet til præstationsplan, der er forelagt af Irland i henhold til forordning (EF) nr. 549/2004, som anses for at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål i den tredje referenceperiode

DET CENTRALE PRÆSTATIONSOMRÅDE FLYVESIKKERHED

Effektiviteten af flyvesikkerhedsforvaltningen

Irland	**Mål for effektiviteten af flyvesikkerhedsforvaltningen udtrykt som et gennemførelsesniveau, der spænder fra EASA-niveau A til D**				
Berørt luftfartstjeneste-udøver	**Flyvesikkerhedsforvaltningsmål**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
IAA	Flyvesikkerhedspolitik og -mål	C	C	C	**C**
	Styring af flyvesikkerhedsrisici	D	D	D	**D**
	Sikring af flyvesikkerheden	C	C	C	**C**
	Flyvesikkerhedsfremmende foranstaltninger	C	C	C	**C**
	Flyvesikkerhedskultur	C	C	C	**C**

DET CENTRALE PRÆSTATIONSOMRÅDE MILJØ

Gennemsnitlig horisontal overflyvningsflyveeffektivitet for den faktiske bane

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Irlands udkast til miljømål for overflyvningstjenester udtrykt som den gennemsnitlige horisontale overflyvningsflyveeffektivitet for den faktiske bane	**1,13 %**	**1,13 %**	**1,13 %**	**1,13 %**
Referenceværdier for Irland	1,13 %	1,13 %	1,13 %	1,13 %

DET CENTRALE PRÆSTATIONSOMRÅDE KAPACITET

Gennemsnitlig overflyvnings-ATFM-forsinkelse i minutter pr. flyvning

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Irlands udkast til overflyvningskapacitetsmål i minutters ATFM-forsinkelse pr. flyvning	**0,01**	**0,03**	**0,03**	**0,03**
Referenceværdier for Irland	0,01	0,03	0,03	0,03

DET CENTRALE PRÆSTATIONSOMRÅDE OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET

Fastlagte enhedsomkostninger for overflyvningsluftfartstjenester

Irlands overflyvningsafgiftszone	**Referenceværdi 2014**	**Referenceværdi 2019**	**2020-20-21**	**2022**	**2023**	**2024**
Udkast til omkostningseffektivitetsmål for overflyvningstjenester udtrykt som fastlagt overflyvningsenhedsomkostning (i real værdi i 2017-priser)	**26,36 EUR**	**25,03 EUR**	**47,25 EUR**	**29,84 EUR**	**25,01 EUR**	**24,66 EUR**