BESLUIT (EU) 2022/766 VAN DE COMMISSIE

van 13 april 2022

betreffende de verenigbaarheid van de prestatiedoelstellingen in het door Ierland krachtens Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad ingediende ontwerpprestatieplan met de EU-wijde prestatiedoelstellingen voor de derde referentieperiode

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2022) 2287)

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

(Voor de EER relevante tekst)

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), eerste alinea,

Gezien Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 van de Commissie van 11 februari 2019 tot vaststelling van een prestatie- en heffingsregeling in het gemeenschappelijk Europees luchtruim ([2]), en met name artikel 14, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

ALGEMENE OVERWEGINGEN

(1) Krachtens artikel 11 van Verordening (EG) nr. 549/2004 moet een prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties worden vastgesteld. Bovendien moeten de lidstaten krachtens artikel 10 van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, op nationaal niveau of op het niveau van functionele luchtruimblokken (FAB's), bindende prestatiedoelstellingen vaststellen voor elke referentieperiode van de prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties. Die prestatiedoelstellingen moeten verenigbaar zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen die door de Commissie zijn vastgesteld voor de betreffende referentieperiode. Het is de verantwoordelijkheid van de Commissie om, aan de hand van de in bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 uiteengezette criteria, te beoordelen of de in de ontwerpprestatieplannen van de lidstaten voorgestelde prestatiedoelstellingen verenigbaar zijn met de Uniewijde prestatiedoelstellingen.

(2) De uitbraak van de COVID-19-pandemie heeft sinds het eerste kwartaal van het kalenderjaar 2020 aanzienlijke gevolgen voor de luchtvaartsector: door de maatregelen die de lidstaten en derde landen hebben genomen om de pandemie in te dammen, is het luchtverkeer aanzienlijk afgenomen in vergelijking met het niveau van vóór de pandemie.

(3) De Uniewijde prestatiedoelstellingen voor de derde referentieperiode (RP3) zijn aanvankelijk vastgesteld in Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/903 van de Commissie ([3]). Aangezien die Uniewijde prestatiedoelstellingen en de vervolgens door de lidstaten ingediende ontwerpprestatieplannen voor RP3 werden opgesteld vóór de uitbraak van de COVID-19-pandemie, kon daarin geen rekening worden gehouden met de sterk gewijzigde omstandigheden voor het luchtvervoer.

([1]) PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1.

([2]) 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 (PB L 56 van 25.2.2019, blz. 1).

([3]) Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/903 van de Commissie van 29 mei 2019 tot vaststelling van de EU-wijde prestatiedoelen voor het netwerk voor luchtverkeersbeheer voor de derde referentieperiode van 1 januari 2020 tot en met 31 december 2024 (PB L 144 van 3.6.2019, blz. 49).

(4) Als reactie op de impact van de COVID-19-pandemie op de verlening van luchtvaartnavigatiediensten zijn bij Uitvoeringsverordening (EU) 2020/1627 van de Commissie ([4]) uitzonderlijke maatregelen voor RP3 vastgesteld, die afwijken van de bepalingen van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Krachtens artikel 2, lid 1, van Uitvoeringsverordening (EU) 2020/1627 heeft de Commissie op 2 juni 2021 Uitvoeringsbesluit (EU) 2021/891 ([5]) vastgesteld, waarin herziene Uniewijde prestatiedoelstellingen voor RP3 worden vastgesteld.

(5) De Commissie merkt op dat de basisverkeersprognose van de Statistics and Forecast Service ("Statfor") van Eurocontrol van oktober 2021 ervan uitgaat dat het luchtverkeer op het niveau van de Unie in de loop van 2023 weer het niveau van vóór de pandemie zal bereiken en dat niveau in 2024 zal overstijgen. De onzekerheid over de ontwikkeling van het verkeer blijft echter bijzonder groot vanwege de risico's in verband met de ontwikkeling van de COVID-19-epidemie. De Commissie merkt ook op dat het herstel van het verkeer naar verwachting ongelijk zal verlopen in de lidstaten.

(6) Alle lidstaten hebben ontwerpprestatieplannen met herziene lokale prestatiedoelstellingen voor RP3 opgesteld en vastgesteld; deze werden uiterlijk 1 oktober 2021 ter beoordeling bij de Commissie ingediend. Na controle van de volledigheid van die ontwerpprestatieplannen heeft de Commissie de lidstaten verzocht om uiterlijk 17 november 2021 geactualiseerde ontwerpprestatieplannen in te dienen. De in dit besluit opgenomen beoordeling van de Commissie is gebaseerd op het door Ierland ingediende geactualiseerde prestatieplan.

(7) Het prestatiebeoordelingsorgaan, dat de Commissie bijstaat bij de tenuitvoerlegging van de prestatieregeling overeenkomstig artikel 11, lid 2, van Verordening (EG) nr. 549/2004, heeft een verslag met zijn beoordeling over de ontwerpprestatieplannen voor RP3 bij de Commissie ingediend.

(8) Overeenkomstig artikel 14, lid 1, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 heeft de Commissie de verenigbaarheid van de door Ierland voorgestelde lokale prestatiedoelstellingen beoordeeld op basis van de criteria in punt 1 van bijlage IV bij die Uitvoeringsverordening, en rekening houdend met lokale omstandigheden. De Commissie heeft de beoordeling voor elk prestatiekerngebied en de bijbehorende prestatiedoelstellingen voltooid door het ontwerpprestatieplan te toetsen aan de elementen van punt 2 van bijlage IV bij die Uitvoeringsverordening.

BEOORDELING DOOR DE COMMISSIE

Beoordeling van de ontwerpprestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied veiligheid

(9) Wat het prestatiekerngebied veiligheid betreft, heeft de Commissie de door Ierland ingediende doelstellingen inzake de effectiviteit van het veiligheidsbeheer van verleners van luchtvaartnavigatiediensten beoordeeld op basis van het criterium in punt 1.1 van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. De beoordeling hield ook rekening met lokale omstandigheden en werd aangevuld met de beoordeling van de geplande maatregelen om de veiligheidsdoelstellingen te bereiken met betrekking tot de in punt 2.1, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 uiteengezette elementen.

(10) De door Ierland voorgestelde ontwerpprestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied veiligheid met betrekking tot de effectiviteit van het veiligheidsbeheer, opgesplitst per doelstelling van het veiligheidsbeheer en uitgedrukt als een niveau van uitvoering:

([4]) Uitvoeringsverordening (EU) 2020/1627 van de Commissie van 3 november 2020 inzake uitzonderlijke maatregelen voor de derde referentieperiode (2020-2024) van de prestatie- en heffingsregeling voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim ten gevolge van de COVID-19-pandemie (PB L 366 van 4.11.2020, blz. 7).

([5]) Uitvoeringsbesluit (EU) 2021/891 van de Commissie van 2 juni 2021 tot vaststelling van herziene EU-wijde prestatiedoelstellingen voor het netwerk voor luchtverkeersbeheer voor de derde referentieperiode (2020-2024) en tot intrekking van Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/903 (PB L 195 van 3.6.2021, blz. 3).

Ierland	**Doelstellingen inzake de effectiviteit van het veiligheidsbeheer, uitgedrukt als uitvoeringsniveau, variërend van EASA-niveaus A tot en met D**				
Betrokken verlener van luchtvaartnavigatie-diensten	**Doelstelling inzake veiligheidsbeheer**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
IAA	Veiligheidsbeleid en -doelstellingen	C	C	C	**C**
	Beheer van veiligheidsrisico's	D	D	D	**D**
	Veiligheidsborging	C	C	C	**C**
	Bevordering van de veiligheid	C	C	C	**C**
	Veiligheidscultuur	C	C	C	**C**

(11) De Commissie is tot de bevinding gekomen dat de door Ierland voorgestelde ontwerpveiligheidsdoelstellingen voor de verlener van luchtvaartnavigatiediensten (IAA) gelijk zijn aan de Uniewijde veiligheidsdoelstellingen voor elk kalenderjaar van 2021 tot en met 2024.

(12) Zij merkt op dat in het door Ierland ingediende ontwerpprestatieplan wordt verwezen naar de maatregelen die de IAA in zijn bedrijfsplan heeft gepland om de lokale veiligheidsdoelen te bereiken. De maatregelen omvatten de uitvoering van de voorschriften van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 van de Commissie ([6]) alsmede veiligheidsgerelateerde investeringen. De nationale veiligheidsinstantie verklaart dat zij de resultaten van de bevraging inzake de effectiviteit van het veiligheidsbeheer jaarlijks zal blijven evalueren en na elk geval van niet-naleving corrigerende maatregelen zal opleggen om de lokale veiligheidsdoelen te bereiken.

(13) Op basis van de bevindingen in de overwegingen 11 en 12, en gezien het feit dat de in Uitvoeringsbesluit (EU) 2021/891 vastgestelde EU-wijde veiligheidsprestatiedoelstellingen uiterlijk in het laatste jaar van RP3, namelijk 2024, moeten zijn bereikt, moeten de ontwerpdoelstellingen in het door Ierland ingediende ontwerpprestatieplan worden beoordeeld als verenigbaar met de EU-wijde prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied veiligheid.

Beoordeling van de ontwerpprestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied milieu

(14) Wat het prestatiekerngebied milieu betreft, is de verenigbaarheid van de door Ierland ingediende 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. Bijgevolg werden de in het ontwerpprestatieplan van Ierland voorgestelde doelstellingen vergeleken met de relevante referentiewaarden voor de horizontale en-routevluchtefficiëntie die zijn vastgesteld in het plan voor de verbetering van het Europese routenetwerk (Ernip) dat beschikbaar was op het moment waarop de herziene EU-wijde prestatiedoelstellingen voor RP3 werden vastgesteld, dat wil zeggen op 2 juni 2021. De beoordeling hield ook rekening met lokale omstandigheden en werd aangevuld met de beoordeling van de geplande maatregelen om de in punt 2.1, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 opgenomen milieudoelstellingen te bereiken.

(15) Voor het kalenderjaar 2020 is de Uniewijde prestatiedoelstelling voor RP3 op het prestatiekerngebied milieu, die oorspronkelijk was vastgesteld in Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/903, niet herzien bij Uitvoeringsbesluit (EU) 2021/891 omdat de termijn voor de toepassing van die doelstellingen was verstreken en de uitvoering ervan dus definitief was geworden, waardoor er geen mogelijkheid was om ze retroactief aan te passen. Derhalve is de lidstaten niet gevraagd om, in de ontwerpprestatieplannen die uiterlijk op 1 oktober 2021 moesten worden ingediend, hun lokale prestatiedoelstellingen voor het kalenderjaar 2020 op het prestatiekerngebied milieu te herzien. In het licht daarvan werd de samenhang van de lokale milieuprestatiedoelstellingen met de overeenkomstige Uniewijde prestatiedoelstellingen beoordeeld voor de kalenderjaren 2021, 2022, 2023 en 2024.

([6]) Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 van de Commissie van 1 maart 2017 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor verleners van luchtverkeersbeheers-/luchtvaartnavigatiediensten en andere netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer en het toezicht daarop, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 482/2008, Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 1034/2011, (EU) nr. 1035/2011 en (EU) 2016/1377 en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 677/2011 (PB L 62 van 8.3.2017, blz. 1).

(16) De door Ierland voorgestelde ontwerpprestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied milieu en de overeenkomstige nationale referentiewaarden voor RP3 van het Ernip, uitgedrukt als de gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject, zijn de volgende:

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Ontwerp-en-routemilieudoelstellingen van Ierland, uitgedrukt als de gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject	**1,13 %**	**1,13 %**	**1,13 %**	**1,13 %**
Referentiewaarden voor Ierland	1,13 %	1,13 %	1,13 %	1,13 %

(17) De Commissie merkt op dat de door Ierland voorgestelde ontwerpmilieudoelstellingen gelijk zijn aan de overeenkomstige nationale referentiewaarden voor elk kalenderjaar van 2021 tot en met 2024.

(18) Met betrekking tot punt 2.1, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 merkt de Commissie op dat Ierland in zijn ontwerpprestatieplan diverse maatregelen heeft opgenomen om de lokale milieudoelstellingen te verwezenlijken, waaronder de reorganisatie van het vluchtinformatiegebied (FIR) van Shannon en de uitvoering van een overgangsplan voor prestatiegerichte navigatie (PBN).

(19) Voorts merkt de Commissie op dat Ierland zowel in het hogere als lagere luchtruim reeds een vrije luchtcorridor (FRA) heeft ingevoerd.

(20) Op basis van de bevindingen die zijn uiteengezet in de overwegingen 17 tot en met 19, moeten de ontwerpdoelstellingen in het ontwerpprestatieplan van Ierland worden beoordeeld als verenigbaar met de Uniewijde prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied milieu.

Beoordeling van de ontwerpprestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied capaciteit

(21) Wat het prestatiekerngebied capaciteit betreft, is de verenigbaarheid van de door Ierland ingediende 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. Bijgevolg zijn de voorgestelde doelstellingen in het ontwerpprestatieplan van Ierland vergeleken met de relevante referentiewaarden in het operationeel netwerkplan dat beschikbaar was ten tijde van de vaststelling van de herziene EU-wijde prestatiedoelstellingen voor RP3, dat wil zeggen op 2 juni 2021. De beoordeling hield ook rekening met lokale omstandigheden en werd aangevuld met de beoordeling van de geplande maatregelen om de in punt 2.1, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 opgenomen capaciteitsdoelstellingen te bereiken.

(22) Voor het kalenderjaar 2020 is de Uniewijde prestatiedoelstelling voor RP3 op het prestatiekerngebied capaciteit, die oorspronkelijk was vastgesteld in Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/903, niet herzien bij Uitvoeringsbesluit (EU) 2021/891 omdat de termijn voor de toepassing van die doelstelling was verstreken en de uitvoering ervan dus definitief was geworden, waardoor er geen mogelijkheid was om ze retroactief aan te passen. Derhalve is de lidstaten niet gevraagd in de ontwerpprestatieplannen die uiterlijk 1 oktober 2021 moesten worden ingediend hun lokale prestatiedoelstellingen voor het kalenderjaar 2020 op het prestatiekerngebied capaciteit te herzien. Daarom moet de samenhang van de lokale capaciteitsprestatiedoelstellingen met de overeenkomstige Uniewijde prestatiedoelstellingen worden beoordeeld voor de kalenderjaren 2021, 2022, 2023 en 2024.

(23) De door Ierland voor RP3 voorgestelde ontwerpdoelstellingen voor en-routecapaciteit, uitgedrukt in minuten ATFM-vertraging per vlucht, en de in het plan voor de verbetering van de in het operationeel netwerkplan uiteengezette overeenkomstige referentiewaarden:

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Ontwerpdoelstellingen van Ierland voor en-routecapaciteit, in minuten ATFM-vertraging per vlucht	**0,01**	**0,03**	**0,03**	**0,03**
Referentiewaarden voor Ierland	0,01	0,03	0,03	0,03

(24) De Commissie merkt op dat de door Ierland voorgestelde ontwerpcapaciteitsdoelstellingen gelijk zijn aan de overeenkomstige nationale referentiewaarden voor de kalenderjaren 2021 tot en met 2024.

(25) Met betrekking tot punt 2.1, a), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 merkt de Commissie op dat Ierland in het ontwerpprestatieplan diverse maatregelen heeft opgenomen om de lokale en-routecapaciteitsdoelstellingen te halen. Het gaat om flexibele sectorindeling van het luchtruim, meervoudige bevoegdverklaringen voor luchtverkeersleiders (ATCO's), een noodvluchtuitvoeringscentrum voor het luchtverkeersleidingscentrum (ACC) van Shannon en projecten om de sectorcapaciteit te verhogen.

(26) Op basis van de bevindingen die zijn uiteengezet in de overwegingen 24 en 25, moeten de ontwerpdoelstellingen in het ontwerpprestatieplan van Ierland worden beoordeeld als verenigbaar met de Uniewijde prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied capaciteit.

Beoordeling van de ontwerpcapaciteitsdoelstellingen voor verleners van luchtvaartnavigatiediensten

(27) Voor luchthavens die overeenkomstig artikel 1, leden 3 en 4, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 binnen de werkingssfeer van die verordening vallen, heeft de Commissie haar beoordeling van de ontwerp-en-routecapaciteitsdoelstellingen aangevuld met de beoordeling van de ontwerpcapaciteitsdoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten, overeenkomstig punt 2.1, b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Deze ontwerpdoelstellingen gaven aanleiding tot bezorgdheid ten aanzien van Ierland.

(28) De Commissie heeft vastgesteld dat de voorgestelde RP3-doelstellingen voor de gemiddelde ATFM-aankomstvertraging van 0,25 tot 0,20 minuut per vlucht voor de kalenderjaren 2021 tot en met 2024 aanzienlijk hoger liggen dan de ATFM-vertraging in op één na alle kalenderjaren van de tweede referentieperiode (RP2); in die periode was de geconstateerde gemiddelde ATFM-vertraging bij aankomst ongeveer 0,15 minuut per vlucht.

(29) Daarom is de Commissie van oordeel dat Ierland, in verband met de vaststelling van zijn definitieve prestatieplan overeenkomstig artikel 16, punt a), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, de terminalcapaciteitsdoelstellingen verder moet rechtvaardigen in het licht van de bovenstaande opmerkingen, of zijn ontwerpcapaciteitsdoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten naar beneden moet bijstellen.

Beoordeling van de ontwerpprestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie

(30) Wat het prestatiekerngebied kostenefficiëntie betreft, is de verenigbaarheid van de door Ierland ingediende doelstellingen inzake de bepaalde eenheidskosten voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten beoordeeld op basis van de criteria van punt 1.4, a), b) en c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Die criteria bestaan uit de tendens van de bepaalde eenheidskosten (DUC) in de loop van RP3, de langetermijntendens van de DUC voor RP3 (2015-2024) en de basiswaarde voor de DUC op het niveau van de heffingszone in vergelijking met de gemiddelde waarde van de heffingszones waarin het operationeel en economisch klimaat voor de verleners van luchtvaartnavigatiediensten vergelijkbaar is.

(31) Bij de beoordeling van doelstellingen voor en-routekostenefficiëntie werd rekening gehouden met lokale omstandigheden. Die beoordeling is aangevuld met de beoordeling van de belangrijkste factoren en parameters die ten grondslag liggen aan de doelstellingen die zijn opgenomen in punt 2.1, d), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

(32) De door Ierland voorgestelde ontwerpdoelstellingen inzake en-routekostenefficiëntie voor RP3:

En-routeheffingszone van Ierland	**2014 basis-waarde**	**2019 basis-waarde**	**2020-20-21**	**2022**	**2023**	**2024**
Ontwerpdoelstellingen inzake en-routekostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde en-route-eenheidskosten (in reële termen in prijzen van 2017)	**26,36 EUR**	**25,03 EUR**	**47,25 EUR**	**29,84 EUR**	**25,01 EUR**	**24,66 EUR**

(33) Wat betreft 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 in Ierland van de bepaalde en-route-eenheidskosten op het niveau van de heffingszone, namelijk –0,4 % per jaar in RP3, gunstiger is dan de Uniewijde tendens van +1,0 % in diezelfde periode.

(34) Wat betreft het criterium in punt 1.4, b), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de langetermijntendens in Ierland van de bepaalde en-route-eenheidskosten op het niveau van de heffingszone, namelijk –0,7 % per jaar in RP2 en RP3, minder goed is dan de Uniewijde langetermijntendens van –1,3 % in diezelfde periode.

(35) Wat betreft het criterium in punt 1.4, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, merkt de Commissie op dat de basiswaarde van Ierland voor de DUC van 25,03 EUR in reële termen in prijzen van 2017 (EUR2017) 52,9 % lager ligt dan de gemiddelde basiswaarde van de vergelijkbare groep (53,20 EUR in EUR2017). De Commissie merkt op dat de bepaalde en-route-eenheidskosten van Ierland voor 2024 nog steeds 51,1 % lager zullen liggen dan het gemiddelde van de vergelijkingsgroep.

(36) Zoals vermeld in overweging 33, is het duidelijk dat de DUC-trend van Ierland in de loop van RP3 grotendeels beter is dan de overeenkomstige Uniewijde trend. Bovendien is de DUC van Ierland in 2024 lager dan de basiswaarden van 2014 en 2019, hetgeen aantoont dat er zowel op middellange als op lange termijn effectieve kostenefficiëntiewinsten worden behaald. Ten slotte presteert Ierland, verwijzend naar overweging 35, sterk op het gebied van kostenefficiëntie op DUC-niveau, aangezien de basiswaarde voor 2019 en de DUC voor 2024 van Ierland beide aanzienlijk lager zijn (meer dan 50 %) dan de gemiddelden van de vergelijkingsgroep. Gelet op het voorgaande is de Commissie van oordeel dat de in overweging 34 vastgestelde afwijking van de Uniewijde langetermijntrend van de bepaalde eenheidskosten geen belemmering vormt om vast te stellen dat de Ierse prestatiedoelstellingen op het gebied van kostenefficiëntie verenigbaar zijn met de EU-doelstellingen.

(37) Op basis van de bevindingen die zijn uiteengezet in de overwegingen 33 tot en met 36, moeten de ontwerpdoelstellingen in het ontwerpprestatieplan van Ierland worden beoordeeld als verenigbaar met de Uniewijde prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied kostenefficiëntie.

Beoordeling van de ontwerpdoelstellingen voor de kostenefficiëntie van terminalluchtvaartnavigatiediensten

(38) Wat de beoordeling van ontwerpdoelstellingen voor en-routekostenefficiëntie betreft, voor luchthavens die overeenkomstig artikel 1, leden 3 en 4, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 binnen de werkingssfeer van die verordening vallen, heeft de Commissie haar beoordeling aangevuld met de beoordeling van de ontwerpkostenefficiëntiedoelstellingen voor terminalluchtvaartnavigatiediensten, overeenkomstig punt 2.1, c), van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Deze ontwerpdoelstellingen bleken geen aanleiding te geven tot bezorgdheid ten aanzien van Ierland.

Beoordeling van de in artikel 11 van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 bedoelde stimuleringsregelingen, ter aanvulling van de beoordeling door de Commissie van de ontwerpcapaciteitsdoelstellingen

(39) Met betrekking tot de beoordeling van de ontwerpcapaciteitsdoelstellingen heeft de Commissie haar beoordeling, overeenkomstig punt 2.1, f), van bijlage IV van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, aangevuld met een beoordeling van de in artikel 11 van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 bedoelde ontwerpstimuleringsregelingen. In dit opzicht heeft de Commissie onderzocht of de ontwerpstimuleringsregelingen voldoen aan de inhoudelijke eisen van artikel 11, leden 1 en 3, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. De ontwerpstimuleringsregelingen in het ontwerpprestatieplan van Ierland gaven aanleiding tot bezorgdheid.

(40) De Commissie merkt op dat de in het ontwerpprestatieplan van Ierland voorgestelde stimuleringsregeling voor en-routecapaciteit en de voorgestelde stimuleringsregeling voor terminalcapaciteit voorzien in een maximaal financieel nadeel van 0,50 % van de bepaalde kosten en in een maximaal financieel voordeel van 0,0 % van die kosten.

(41) Op basis van deskundigenadvies van het prestatiebeoordelingsorgaan betwijfelt de Commissie sterk of het voorgestelde maximale financiële nadeel, dat 0,50 % van de bepaalde kosten bedraagt, tastbare gevolgen zou hebben voor de aan risico's onderhevige inkomsten, zoals vereist uit hoofde van artikel 11, lid 3, punt a), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

(42) Daarom moet Ierland, in verband met de goedkeuring van zijn definitief prestatieplan overeenkomstig artikel 16, punt a), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, zijn stimuleringsregelingen voor het bereiken van de en-route- en terminalcapaciteitsdoelstellingen herzien, zodat het maximale financiële nadeel ten gevolge van die stimuleringsregelingen wordt vastgesteld op een niveau dat tastbare gevolgen heeft voor de aan risico's onderhevige inkomsten, zoals uitdrukkelijk vereist uit hoofde van artikel 11, lid 3, punt a), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317; de Commissie is van mening dat dit moet leiden tot een maximaal financieel nadeel van minstens 1 % van de bepaalde kosten.

CONCLUSIES

(43) Op basis van de beoordeling in de overwegingen 9 tot en met 42 heeft de Commissie vastgesteld dat de prestatiedoelstellingen in het door Ierland ingediende ontwerpprestatieplan verenigbaar zijn met de EU-wijde prestatiedoelstellingen.

(44) De Commissie merkt op dat sommige lidstaten hun voornemen hebben bekendgemaakt om kostenposten in verband met de detectie van drones op luchthavens op te nemen in hun RP3-kostenbasis. Het was niet mogelijk om op basis van de elementen in de ontwerpprestatieplannen nauwkeurig vast te stellen in welke mate lidstaten deze bepaalde kosten in hun RP3-kostenbasis hebben opgenomen en, indien zij dat hebben gedaan, in welke mate deze kosten zijn gemaakt in verband met de verlening van luchtvaartnavigatiediensten en dus in aanmerking kunnen komen voor de prestatie- en heffingsregeling. De diensten van de Commissie hebben een ad-hocverzoek om informatie naar alle lidstaten gestuurd om informatie hierover te verzamelen, en zullen de gerapporteerde kosten voor de detectie van drones verder onderzoeken in het kader van de controle op de verenigbaarheid van het eenheidstarief. Dit besluit laat de bevindingen en conclusies van de Commissie over de kosten voor de detectie van drones onverlet.

(45) In antwoord op de militaire agressie van Rusland tegen Oekraïne, die op 24 februari 2022 begon, heeft de Unie beperkende maatregelen vastgesteld waarbij Russische luchtvaartmaatschappijen, alle in Rusland geregistreerde luchtvaartuigen en alle niet in Rusland geregistreerde luchtvaartuigen die eigendom zijn van, worden gecharterd door of anderszins onder zeggenschap staan van Russische natuurlijke of rechtspersonen, entiteiten of organen het verbod krijgen opgelegd om in de Unie te landen of op te stijgen of de Unie te overvliegen. Die maatregelen leiden tot een afname van het luchtverkeer boven het grondgebied van de Unie. De gevolgen op het niveau van de Unie zullen echter niet vergelijkbaar zijn met de afname van het luchtverkeer ten gevolge van de uitbraak van de COVID-19-pandemie in maart 2020. Het is dan ook passend de bestaande maatregelen en processen voor de toepassing van de prestatie- en heffingsregeling in RP3 te handhaven,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De prestatiedoelstellingen in het door Ierland krachtens Verordening (EG) nr. 549/2004 ingediende ontwerpprestatieplan, die in de bijlage bij dit besluit zijn opgenomen, zijn verenigbaar met de in Uitvoeringsbesluit (EU) 2021/891 uiteengezette Uniewijde prestatiedoelstellingen voor de derde referentieperiode.

Artikel 2

Dit besluit is gericht tot Ierland.

Gedaan te Brussel, 13 april 2022.

Voor de Commissie
Adina VĂLEAN
Lid van de Commissie

BIJLAGE

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

PRESTATIEKERNGEBIED VEILIGHEID

Effectiviteit van het veiligheidsbeheer

Ierland	**Doelstellingen inzake de effectiviteit van het veiligheidsbeheer, uitgedrukt als uitvoeringsniveau, variërend van EASA-niveaus A tot en met D**				
Betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten	**Doelstelling inzake veiligheidsbeheer**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
IAA	Veiligheidsbeleid en -doelstellingen	C	C	C	**C**
	Beheer van veiligheidsrisico's	D	D	D	**D**
	Veiligheidsborging	C	C	C	**C**
	Bevordering van de veiligheid	C	C	C	**C**
	Veiligheidscultuur	C	C	C	**C**

PRESTATIEKERNGEBIED MILIEU

Gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Ontwerp-en-routemilieudoelstellingen van Ierland, uitgedrukt als de gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het werkelijke traject	**1,13 %**	**1,13 %**	**1,13 %**	**1,13 %**
Referentiewaarden voor Ierland	1,13 %	1,13 %	1,13 %	1,13 %

PRESTATIEKERNGEBIED CAPACITEIT

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

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Ontwerpdoelstellingen van Ierland voor en-routecapaciteit, in minuten ATFM-vertraging per vlucht	**0,01**	**0,03**	**0,03**	**0,03**
Referentiewaarden voor Ierland	0,01	0,03	0,03	0,03

PRESTATIEKERNGEBIED KOSTENEFFICIËNTIE

Bepaalde eenheidskost voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten

En-routeheffingszone van Ierland	**2014 basis-waarde**	**2019 basis-waarde**	**2020-20-21**	**2022**	**2023**	**2024**
Ontwerpdoelstellingen inzake en-routekostenefficiëntie, uitgedrukt als bepaalde en-route-eenheidskosten (in reële termen in prijzen van 2017)	**26,36 EUR**	**25,03 EUR**	**47,25 EUR**	**29,84 EUR**	**25,01 EUR**	**24,66 EUR**