KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2022/766

av den 13 april 2022

om överensstämmelse vad gäller vissa prestationsmål i det utkast till prestationsplan som har lämnats in av Irland i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 med de unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden

(delgivet med nr C(2022) 2287)

(Endast de engelska och irländska texterna är giltiga)

(Text av betydelse för EES)

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 (ramförordningen) ([1]), särskilt artikel 11.3 c första stycket,

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 ([2]), särskilt artikel 14.2, och

av följande skäl:

ALLMÄNNA ÖVERVÄGANDEN

(1) Enligt artikel 11 i förordning (EG) nr 549/2004 ska ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätfunktioner införas. Dessutom ska medlemsstaterna enligt artikel 10 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/317 utarbeta bindande prestationsmål, antingen på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock, för varje referensperiod för prestationssystemet för flygtrafiktjänster och nätfunktioner. Dessa prestationsmål ska överensstämma med de unionstäckande mål som kommissionen har antagit för den berörda referensperioden. Kommissionen ansvarar för att bedöma huruvida de föreslagna prestationsmålen i de utkast till prestationsplaner som utarbetas av medlemsstaterna överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen, med hjälp av de bedömningskriterier som anges i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(2) Covid-19-pandemins utbrott har sedan första kvartalet 2020 i betydande grad påverkat luftfartssektorn, med avsevärt minskade flygtrafikvolymer jämfört med nivåerna före pandemin på grund av de åtgärder som medlemsstaterna och tredjeländer vidtagit för att begränsa pandemin.

(3) Unionstäckande prestationsmål för den tredje referensperioden (RP3) fastställdes ursprungligen i kommissionens genomförandebeslut (EU) 2019/903 ([3]). Eftersom de unionstäckande prestationsmålen och de utkast till prestationsplaner för den tredje referensperioden som därefter lämnades in av medlemsstaterna utarbetades före utbrottet av covid-19-pandemin, kunde de inte ta hänsyn till de avsevärt förändrade förhållandena för luftfarten som blev följden.

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

([2]) 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 (EUT L 56, 25.2.2019, s. 1).

([3]) Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2019/903 av den 29 maj 2019 om fastställande av EU-täckande prestationsmål för nätverket för flygledningstjänst för den tredje referensperioden som inleds den 1 januari 2020 och avslutas den 31 december 2024 (EUT L 144, 3.6.2019, s. 49).

(4) För att hantera covid-19-pandemins inverkan på tillhandahållandet av flygtrafiktjänster fastställdes i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/1627 ([4]) undantagsåtgärder för den tredje referensperioden, vilka avviker från bestämmelserna i genomförandeförordning (EU) 2019/317. I enlighet med artikel 2.1 i genomförandeförordning (EU) 2020/1627 antog kommissionen den 2 juni 2021 genomförandebeslut (EU) 2021/891 ([5]) om fastställande av unionstäckande prestationsmål för den tredje referensperioden.

(5) Kommissionen noterar att Statfors bastrafikprognos från oktober 2021 förutspår att flygtrafiken på unionsnivå under 2023 kommer att nå samma nivåer som före pandemin, och under 2024 överstiga dessa nivåer. Osäkerheten om trafikutvecklingen är dock fortfarande särskilt hög på grund av de risker som hänger samman med hur den epidemiologiska covid-19-situationen utvecklas. Kommissionen noterar också att återhämtningen av trafiken förväntas variera mellan olika medlemsstater.

(6) Alla medlemsstater har utarbetat och antagit utkast till prestationsplaner med reviderade lokala prestationsmål för den tredje referensperioden, vilka lämnades in till kommissionen för bedömning senast den 1 oktober 2021. Efter att ha kontrollerat att dessa utkast till prestationsplaner var fullständiga begärde kommissionen att medlemsstaterna skulle lämna in uppdaterade utkast till prestationsplaner senast den 17 november 2021. Kommissionens bedömning som ingår i detta beslut grundar sig på det uppdaterade utkast till prestationsplan som Irland lämnat in.

(7) Organet för prestationsgranskning, som i enlighet med artikel 11.2 i förordning (EG) nr 549/2004 bistår kommissionen vid genomförandet av prestationssystemet, har lämnat in en rapport till kommissionen med sina rekommendationer avseende bedömningen av utkasten till prestationsplaner för den tredje referensperioden.

(8) I enlighet med artikel 14.1 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 har kommissionen bedömt överensstämmelsen för de lokala prestationsmål som föreslagits av Irland på grundval av de kriterier för bedömningen som fastställs i punkt 1 i bilaga IV till den genomförandeförordningen och med beaktande av lokala förhållanden. Kommissionen har bedömt varje nyckelprestationsområde och tillhörande prestationsmål genom att granska utkastet till prestationsplan med avseende på de uppgifter som anges i punkt 2 i bilaga IV till den genomförandeförordningen.

KOMMISSIONENS BEDÖMNING

Bedömning av utkastet till prestationsmål för nyckelprestationsområdet säkerhet

(9) När det gäller nyckelprestationsområdet säkerhet har kommissionen bedömt huruvida de mål som Irland lämnat in överensstämmer med säkerhetsledningens ändamålsenlighet för leverantörer av flygtrafiktjänster enligt det kriterium som fastställs i punkt 1.1 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Den bedömningen gjordes med beaktande av lokala förhållanden och kompletterades med en granskning av de åtgärder som planerades för att uppfylla säkerhetsmålen med avseende på de uppgifter som anges i punkt 2.1 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(10) Det utkast till prestationsmål för nyckelprestationsområdet säkerhet som Irland har föreslagit i fråga om säkerhetsledningens effektivitet, fördelade per mål för säkerhetsledningen och uttryckta som genomförandenivå, innefattar följande:

([4]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/1627 av den 3 november 2020 om undantagsåtgärder för den tredje referensperioden (2020–2024) av prestations- och avgiftssystemet i det gemensamma europeiska luftrummet med anledning av covid-19-pandemin (EUT L 366, 4.11.2020, s. 7).

([5]) Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2021/891 av den 2 juni 2021 om fastställande av unionstäckande prestationsmål för nätverket för flygledningstjänst för den tredje referensperioden (2020–2024) och om upphävande av genomförandebeslut (EU) 2019/903 (EUT L 195, 3.6.2021, s. 3).

Irland	Mål för säkerhetsledningens effektivitet, uttryckta som genomförandenivå, från Easa-nivå A till D				
Berörd leverantör av flygtrafiktjänster	**Mål för säkerhetsledningen**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
IAA	Säkerhetspolicy och säkerhetsmål	C	C	C	**C**
	Hantering av säkerhetsrisker	D	D	D	**D**
	Säkerhetssäkring	C	C	C	**C**
	Främjande av säkerhet	C	C	C	**C**
	Säkerhetskultur	C	C	C	**C**

(11) Kommissionen har konstaterat att det utkast till säkerhetsmål som Irland föreslagit för leverantören av flygtrafiktjänster, IAA, motsvarar de unionstäckande säkerhetsmålen för varje kalenderår 2021–2024.

(12) Kommissionen noterar att det utkast till prestationsplan som Irland lämnat in hänvisar till åtgärder som IAA planerar i affärsplanen för att uppnå de lokala säkerhetsmålen. Åtgärderna omfattar genomförandet av de krav som fastställs i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 ([6]) samt säkerhetsrelaterade investeringar. Den nationella tillsynsmyndigheten uppger att den kommer att fortsätta att årligen se över resultaten av frågeformuläret om säkerhetsledningens effektivitet och kommer att införa korrigerande åtgärder på alla områden där kraven inte uppfylls för att uppnå de lokala säkerhetsmålen.

(13) På grundval av de påpekanden som anges i skälen (11) och (12), och med tanke på att de unionstäckande prestationsmål för säkerhet som fastställs i genomförandebeslut (EU) 2021/891 måste uppnås senast det sista året av den tredje referensperioden, dvs. 2024, bör bedömningen av utkasten till mål i Irlands utkast till prestationsplan vara att de överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet säkerhet.

Bedömning av utkastet till prestationsmål för nyckelprestationsområdet miljö

(14) När det gäller nyckelprestationsområdet miljö har en bedömning gjorts av överensstämmelsen för de mål som Irland lämnat in 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. Därför har de föreslagna målen i Irlands utkast till prestationsplan jämförts med de relevanta referensvärden för horisontell flygningseffektivitet underväg som har fastställts i den förbättringsplan för det europeiska flygvägsnätet (ERNIP, *European Route Network Improvement Plan*) som fanns tillgänglig vid tidpunkten för antagande av de reviderade unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden, dvs. den 2 juni 2021. Bedömningen gjordes med beaktande av lokala förhållanden och kompletterades med en granskning av de åtgärder som planerades för att uppfylla miljömålen enligt punkt 2.1 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(15) Det unionstäckande prestationsmålet för den tredje referensperioden inom nyckelprestationsområdet miljö, som ursprungligen fastställdes i genomförandebeslut (EU) 2019/903, reviderades inte för kalenderåret 2020 genom genomförandebeslut (EU) 2021/891, eftersom tidsfristen för tillämpning av det målet hade löpt ut och genomförandet därmed blivit slutgiltigt, vilket omöjliggjorde retroaktiva justeringar. I linje med detta behövde medlemsstaterna inte revidera sina lokala prestationsmål för kalenderåret 2020 inom nyckelprestationsområdet miljö i de utkast till prestationsplaner som de lämnade in senast den 1 oktober 2021. Därför bör överensstämmelsen för de lokala prestationsmålen för miljö med motsvarande unionstäckande prestationsmål bedömas för kalenderåren 2021, 2022, 2023 och 2024.

([6]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 av den 1 mars 2017 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, om tillsyn över dessa leverantörer samt om upphävande av förordning (EG) nr 482/2008, genomförandeförordningarna (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011 och (EU) 2016/1377 och ändring av förordning (EU) nr 677/2011 (EUT L 62, 8.3.2017, s. 1).

(16) De utkast till prestationsmål inom nyckelprestationsområdet miljö som föreslås av Irland och motsvarande nationella referensvärden för den tredje referensperioden enligt ERNIP, uttryckta som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan, lyder som följer:

	2021	2022	2023	2024
Utkast till Irlands miljömål underväg, uttryckta som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan	**1,13 %**	**1,13 %**	**1,13 %**	**1,13 %**
Referensvärden för Irland	1,13 %	1,13 %	1,13 %	1,13 %

(17) Kommissionen konstaterar att de utkast till miljömål som föreslås av Irland är likvärdiga med motsvarande nationella referensvärden för varje kalenderår 2021–2024.

(18) När det gäller punkt 2.1 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 noterar kommissionen att Irland i utkastet till prestationsplan har angett flera åtgärder för att uppnå de lokala miljömålen, vilket innefattar en omorganisering av Shannons flyginformationsregion samt genomförandet av en övergångsplan för prestandabaserad navigering (PBN).

(19) Dessutom konstaterar kommissionen att Irland redan har infört fria flygvägar i både det övre och det undre luftrummet.

(20) På grundval av de påpekanden som anges i skälen (17)–(19) bör bedömningen av de utkast till mål som anges i Irlands utkast till prestationsplan vara att de överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet miljö.

Bedömning av utkastet till prestationsmål för nyckelprestationsområdet kapacitet

(21) När det gäller nyckelprestationsområdet kapacitet har en bedömning gjorts av överensstämmelsen för de mål som Irland lämnat in 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. Därför har de föreslagna målen i Irlands utkast till prestationsplan jämförts med de relevanta referensvärden som har fastställts i den operativa plan för nätverket som fanns tillgänglig vid tidpunkten för antagande av de reviderade unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden, dvs. den 2 juni 2021. Bedömningen gjordes med beaktande av lokala förhållanden och kompletterades med en granskning av de åtgärder som planerades för att uppfylla kapacitetsmålen enligt punkt 2.1 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(22) Det unionstäckande prestationsmålet för den tredje referensperioden inom nyckelprestationsområdet kapacitet, som ursprungligen fastställdes i genomförandebeslut (EU) 2019/903, reviderades inte för kalenderåret 2020 genom genomförandebeslut (EU) 2021/891, eftersom tidsfristen för tillämpning av det målet hade löpt ut och genomförandet därmed blivit slutgiltigt, vilket omöjliggjorde retroaktiva justeringar. I linje med detta behövde medlemsstaterna inte revidera sina lokala prestationsmål för kalenderåret 2020 inom nyckelprestationsområdet kapacitet i de utkast till prestationsplaner som de lämnade in senast den 1 oktober 2021. Därför bör överensstämmelsen för de lokala prestationsmålen för kapacitet med motsvarande unionstäckande prestationsmål bedömas för kalenderåren 2021, 2022, 2023 och 2024.

(23) De utkast till kapacitetsmål underväg som föreslås av Irland för den tredje referensperioden, uttryckta i minuter ATFM-försening per flygning, samt motsvarande referensvärden från den operativa planen för nätverket, lyder som följer:

	2021	2022	2023	2024
Utkast till kapacitetsmål underväg för Irland, i minuter ATFM-försening per flygning	**0,01**	**0,03**	**0,03**	**0,03**
Referensvärden för Irland	0,01	0,03	0,03	0,03

(24) Kommissionen konstaterar att de utkast till kapacitetsmål som föreslås av Irland är likvärdiga med motsvarande nationella referensvärden för varje kalenderår 2021–2024.

(25) När det gäller punkt 2.1 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 noterar kommissionen att Irland i utkastet till prestationsplan beskriver ett antal åtgärder för att uppnå lokala kapacitetsmål underväg. Dessa åtgärder omfattar flexibel sektorsindelning av luftrummet, flera behörigheter för flygledare, en ledningscentral för oförutsedda operationer underväg för Shannons områdeskontrollcentral och projekt med fokus på att förbättra sektorskapaciteten.

(26) På grundval av de påpekanden som anges i skälen (24) och (25) bör bedömningen av de utkast till mål som anges i Irlands utkast till prestationsplan vara att de överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kapacitet.

Granskning av utkast till kapacitetsmål för terminaltjänster

(27) När det gäller flygplatser som omfattas av genomförandeförordning (EU) 2019/317 i enlighet med artikel 1.3 och 1.4 i den förordningen har kommissionen dessutom kompletterat sin bedömning av utkasten till kapacitetsmål underväg med en granskning av utkastet till kapacitetsmål för terminaltjänster i enlighet med punkt 2.1 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Dessa utkast till mål visade sig väcka tvivel avseende Irland.

(28) Kommissionen har konstaterat att de föreslagna målen för den tredje referensperioden med en genomsnittlig ATFM-försening vid ankomst på mellan 0,25 och 0,20 minuter per flygning för kalenderåren 2021–2024 är betydligt högre än den uppnådda ATFM-förseningen under alla utom ett kalenderår under den andra referensperioden, med en genomsnittlig konstaterad ATFM-försening vid ankomst på cirka 0,15 minuter per flygning under den perioden.

(29) Kommissionen anser därför att Irland, i samband med antagandet av sin slutliga prestationsplan i enlighet med artikel 16 a i genomförandeförordning (EU) 2019/317, bör motivera terminalkapacitetsmålen ytterligare mot bakgrund av de iakttagelser som anges ovan, eller revidera ned utkasten till kapacitetsmål för terminaltjänster.

Bedömning av utkastet till prestationsmål inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet

(30) När det gäller nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet har överensstämmelsen för de mål som Irland lämnat in avseende fastställda enhetskostnader (DUC, *Determined Unit Cost*) för flygtrafiktjänster underväg bedömts på grundval av de kriterier som anges i punkterna 1.4 a, b och c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Dessa kriterier är trenden för fastställda enhetskostnader under den tredje referensperioden, den långsiktiga trenden för fastställda enhetskostnader under andra och tredje referensperioden (2015–2024) och utgångsvärdet för den fastställda enhetskostnaden på avgiftszonsnivå jämfört med motsvarande genomsnittliga värde för de avgiftszoner där leverantörer av flygtrafiktjänster har en liknande operativ och ekonomisk miljö.

(31) Bedömningen av kostnadseffektivitetsmål underväg genomfördes med beaktande av lokala förhållanden. Den kompletterades med en granskning av de viktigaste faktorerna och parametrarna som ligger till grund för dessa mål i enlighet med punkt 2.1 d i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(32) Irland har föreslagit följande utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg för den tredje referensperioden:

Irlands avgiftszon för undervägsavgifter	**Utgångs-värde för 2014**	**Utgångs-värde för 2019**	**2020–20-021**	**2022**	**2023**	**2024**
Utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg, uttryckta som fastställd undervägsenhetskostnad (i reala termer i 2017 års priser)	**26,36 EUR**	**25,03 EUR**	**47,25 EUR**	**29,84 EUR**	**25,01 EUR**	**24,66 EUR**

(33) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Irlands trend för fastställda undervägsenhetskostnader på avgiftszonsnivå på – 0,4 % per år under den tredje referensperioden är bättre än den unionstäckande trenden på +1,0 % under samma period.

(34) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Irlands långsiktiga trend för fastställda undervägsenhetskostnader på avgiftszonsnivå på – 0,7 % per år under den andra och tredje referensperioden är sämre än den långsiktiga unionstäckande trenden på – 1,3 % under samma period.

(35) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Irlands utgångsvärde för den fastställda enhetskostnaden på 25,03 euro, uttryckt i reala termer i 2017 års priser (EUR2017), är 52,9 % lägre än det genomsnittliga utgångsvärdet på 53,20 euro i EUR2017 för den relevanta jämförbara gruppen. Kommissionen noterar att Irlands fastställda undervägsenhetskostnad för 2024 fortfarande kommer att vara 51,1 % lägre än genomsnittet för den jämförbara gruppen.

(36) Såsom anges i skäl (33) är det tydligt att trenden för fastställda enhetskostnader för Irland under den tredje referensperioden i stor utsträckning är bättre än motsvarande unionstäckande trend. Dessutom är den fastställda enhetskostnaden för Irland 2024 lägre än utgångsvärdena för 2014 och 2019, vilket visar att faktiska kostnadseffektivitetsvinster uppnås på såväl medellång som lång sikt. Slutligen, med hänvisning till skäl (35), visar Irland på en stark kostnadseffektivitet när det gäller den fastställda enhetskostnaden, eftersom såväl utgångsvärdet för 2019 som den fastställda enhetskostnaden för 2024 för Irland är betydligt lägre (mer än 50 %) än motsvarande genomsnittliga värden för den jämförbara gruppen. Mot bakgrund av ovanstående överväganden anser kommissionen att den avvikelse från den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader som konstateras i skäl (34) för Irland inte utesluter överensstämmelse med de unionstäckande prestationsmålen för kostnadseffektivitet.

(37) På grundval av de påpekanden som anges i skälen (33)–(36) bör bedömningen av de utkast till mål som anges i Irland utkast till prestationsplan vara att de överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet.

Granskning av utkast till kostnadseffektivitetsmål för terminaltjänster

(38) När det gäller flygplatser som omfattas av genomförandeförordning (EU) 2019/317 i enlighet med artikel 1.3 och 1.4 i den förordningen har kommissionen dessutom kompletterat sin bedömning av utkasten till kostnadseffektivitetsmål underväg med en granskning av utkastet till kostnadseffektivitetsmål för terminaltjänster i enlighet med punkt 2.1 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Dessa utkast till mål visade sig inte väcka något tvivel avseende Irland.

Granskning av de incitamentssystem som avses i artikel 11 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 som komplement till kommissionens bedömning av utkasten till kapacitetsmål

(39) I enlighet med punkt 2.1 f i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 har kommissionen i samband med bedömningen av utkast till kapacitetsmål kompletterat sin bedömning med en granskning av de utkast till incitamentssystem som avses i artikel 11 i genomförandeförordning (EU) 2019/317. För detta ändamål har kommissionen undersökt om utkasten till incitamentssystem uppfyller de väsentliga krav som fastställs i artikel 11.1 och 11.3 i genomförandeförordning (EU) 2019/317. Utkastet till incitamentssystem i Irlands utkast till prestationsplan visade sig väcka tvivel.

(40) Kommissionen konstaterar att både det incitamentssystem för undervägskapacitet och det incitamentssystem för terminalkapacitet som föreslås i Irlands utkast till prestationsplan omfattar en maximal ekonomisk nackdel som uppgår till 0,50 % av de fastställda kostnaderna och en maximal ekonomisk fördel på 0,0 % av de fastställda kostnaderna.

(41) När det gäller dessa incitamentssystem tvivlar kommissionen på grundval av den expertrådgivning som har lämnats av organet för prestationsgranskning starkt på att de föreslagna maximala ekonomiska nackdelarna, som uppgår till 0,50 % av de fastställda kostnaderna, skulle ge någon väsentlig inverkan på den riskerade intäkten, vilket krävs enligt artikel 11.3 a i genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(42) Irland bör därför, i samband med antagandet av sin slutliga prestationsplan i enlighet med artikel 16 a i genomförandeförordning (EU) 2019/317, revidera sina incitamentssystem för att uppnå målen för undervägs- och terminalkapacitet, så att de maximala ekonomiska nackdelar som uppstår från dessa incitamentssystem fastställs på en nivå som ger väsentlig inverkan på den riskerade intäkten, vilket uttryckligen krävs enligt artikel 11.3 a i genomförandeförordning (EU) 2019/317, och som enligt kommissionens åsikt bör leda till en maximal ekonomisk nackdel som är minst 1 % av de fastställda kostnaderna.

SLUTSATSER

(43) På grundval av den bedömning som anges i skälen (9)–(42) har kommissionen konstaterat att prestationsmålen i det utkast till prestationsplan som Irland lämnat in överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen.

(44) Kommissionen noterar att vissa medlemsstater har meddelat sin avsikt att inkludera kostnadsposter för detektering av drönare vid flygplatser i sina kostnadsbaser för den tredje referensperioden. Det har inte varit möjligt att på grundval av uppgifterna i utkasten till prestationsplaner exakt fastställa i vilken utsträckning medlemsstaterna har inkluderat sådana fastställda kostnader i sina kostnadsbaser för den tredje referensperioden och, om sådana kostnader har inkluderats, i vilken utsträckning de uppkommer i samband med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och därmed kan anses omfattas av prestations- och avgiftssystemet. Kommissionens avdelningar har skickat en särskild begäran om information till alla medlemsstater för att samla in relevant information och kommer att ytterligare undersöka de rapporterade kostnaderna för detektering av drönare vid flygplatser i samband med kontroll av överensstämmelse med enhetsavgifter. Detta beslut påverkar inte kommissionens påpekanden och slutsatser när det gäller kostnader för detektering av drönare.

(45) Som svar på Rysslands militära aggression mot Ukraina, som inleddes den 24 februari 2022, har unionen antagit restriktiva åtgärder som förbjuder ryska lufttrafikföretag, alla ryskregistrerade luftfartyg och alla icke ryskregistrerade luftfartyg som ägs eller chartras, eller på annat sätt kontrolleras av ryska fysiska eller juridiska personer, enheter eller organ, från att landa i, starta från eller flyga över unionens territorium. Dessa åtgärder leder till minskad flygtrafik i luftrummet över unionens territorium. Effekterna på unionsnivå torde dock inte vara jämförbara med den minskning av flygtrafiken som följde av covid-19-pandemins utbrott i mars 2020. Det är därför lämpligt att behålla de befintliga åtgärderna och processerna för genomförandet av prestations- och avgiftssystemet under den tredje referensperioden.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Prestationsmålen i det utkast till prestationsplan som har lämnats in av Irland i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004, förtecknade i bilagan till detta genomförandebeslut, överensstämmer med de unionstäckande prestationsmål för den tredje referensperioden som fastställs i genomförandebeslut (EU) 2021/891.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Irland.

Utfärdat i Bryssel den 13 april 2022.

På kommissionens vägnar
Adina VĂLEAN
Ledamot av kommissionen

BILAGA

Prestationsmål i Irlands utkast till prestationsplan, inlämnat i enlighet med förordning (EG) nr 549/2004, som överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden.

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET SÄKERHET

Säkerhetsledningens effektivitet

Irland	**Mål för säkerhetsledningens effektivitet, uttryckta som genomförandenivå, från Easa-nivå A till D**				
Berörd leverantör av flygtrafiktjänster	**Mål för säkerhetsledningen**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
IAA	Säkerhetspolicy och säkerhetsmål	C	C	C	**C**
	Hantering av säkerhetsrisker	D	D	D	**D**
	Säkerhetssäkring	C	C	C	**C**
	Främjande av säkerhet	C	C	C	**C**
	Säkerhetskultur	C	C	C	**C**

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET MILJÖ

Genomsnittlig horisontell flygningseffektivitet underväg för den aktuella flygbanan

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Utkast till Irlands miljömål underväg, uttryckta som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan	**1,13 %**	**1,13 %**	**1,13 %**	**1,13 %**
Referensvärden för Irland	1,13 %	1,13 %	1,13 %	1,13 %

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KAPACITET

Genomsnittlig ATFM-försening underväg i minuter per flygning

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Utkast till kapacitetsmål underväg för Irland, i minuter ATFM-försening per flygning	**0,01**	**0,03**	**0,03**	**0,03**
Referensvärden för Irland	0,01	0,03	0,03	0,03

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KOSTNADSEFFEKTIVITET

Fastställd enhetskostnad för flygtrafiktjänster underväg

Irlands avgiftszon för undervägsavgifter	**Utgångsvärde för 2014**	**Utgångsvärde för 2019**	**2020–20-021**	**2022**	**2023**	**2024**
Utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg, uttryckta som fastställd undervägsenhetskostnad (i reala termer i 2017 års priser)	**26,36 EUR**	**25,03 EUR**	**47,25 EUR**	**29,84 EUR**	**25,01 EUR**	**24,66 EUR**