



DECIZIA (UE) 2026/1042 A COMISIEI

din 23 aprilie 2026

privind coerența obiectivelor de performanță incluse în proiectul de plan de performanță revizuit prezentat de Irlanda în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii pentru cea de a patra perioadă de referință a sistemului de performanță și de tarifare din cadrul Cerului unic european

[notificată cu numărul C(2026) 2554]

(Numai textele în limbile engleză și irlandeză sunt autentice)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea Cerului unic european (regulament-cadru) ⁽¹⁾, în special articolul 11 alineatul (3) litera (c),

având în vedere Regulamentul (UE) 2024/2803 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2024 privind punerea în aplicare a Cerului unic european ⁽²⁾, în special articolul 58 alineatul (3),

având în vedere Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei din 11 februarie 2019 de instituire a unui sistem de performanță și de tarifare în cadrul Cerului unic european și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 și (UE) nr. 391/2013 ⁽³⁾, în special articolul 15 alineatele (1) și (2),

întrucât:

CONSIDERAȚII GENERALE

- (1) În conformitate cu articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, statele membre au obligația de a elabora planuri, fie la nivel național, fie la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian (*functional airspace blocks*, „FAB”), incluzând obiective de performanță pentru fiecare perioadă de referință a sistemului de performanță și de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană și funcțiile de rețea. Planurile respective trebuie să includă obiective de performanță la nivel local care să fie coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii pentru perioada de referință în cauză.
- (2) La 12 iunie 2024, Comisia a adoptat obiective de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de a patra perioadă de referință („PR4”, 2025-2029). Respectivele obiective de performanță la nivelul Uniunii au fost stabilite în Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688 a Comisiei ⁽⁴⁾.
- (3) La 1 octombrie 2024, Irlanda a prezentat Comisiei un proiect de plan de performanță pentru PR4. După verificarea de către Comisie a caracterului complet al respectivului proiect de plan de performanță, Irlanda a prezentat, la 18 noiembrie 2024, un proiect de plan de performanță actualizat (denumit în continuare „proiectul de plan de performanță”).

⁽¹⁾ JO L 96, 31.3.2004, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj>.

⁽²⁾ JO L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj>.

⁽³⁾ JO L 56, 25.2.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.

⁽⁴⁾ Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688 a Comisiei din 12 iunie 2024 de stabilire a obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii privind rețeaua de management al traficului aerian pentru a patra perioadă de referință, care începe la 1 ianuarie 2025 și se încheie la 31 decembrie 2029 (JO L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

- (4) Comisia a constatat că obiectivele de performanță în domeniul rentabilității prevăzute de Irlanda în proiectul de plan de performanță pentru zona sa tarifară de rută nu îndeplinesc criteriile de evaluare prevăzute la punctul 1.4 din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei și, prin urmare, nu sunt coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii pentru PR4.
- (5) Prin urmare, la 16 mai 2025, Comisia a notificat Irlandei constatările privind lipsa de coerență a obiectivelor de performanță menționate în considerentul 4 prin Decizia de punere în aplicare (UE) 2025/1040 a Comisiei ⁽⁵⁾. În decizia respectivă, Comisia a emis recomandări adresate Irlandei în vederea asigurării coerenței obiectivelor sale de performanță cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii pentru PR4.
- (6) La 18 august 2025, Irlanda a prezentat un proiect de plan de performanță revizuit pentru PR4 în vederea evaluării de către Comisie. În urma verificării caracterului complet al respectivului plan, Irlanda a prezentat, la 8 octombrie 2025, o versiune actualizată a proiectului de plan de performanță revizuit (denumit în continuare „proiectul de plan de performanță revizuit”).
- (7) În conformitate cu articolul 15 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia a evaluat coerența obiectivelor de performanță locale incluse în proiectul de plan de performanță revizuit pe baza criteriilor de evaluare prevăzute la punctul 1 din anexa IV la regulamentul de punere în aplicare respectiv și ținând seama de circumstanțele locale, după caz.
- (8) Comisia și-a completat evaluarea proiectului de plan de performanță revizuit cu o revizuire a elementelor prevăzute la punctul 2 din anexa IV la regulamentul de punere în aplicare respectiv. Cu toate acestea, alocarea costurilor între serviciile de navigație aeriană de rută și terminală, menționată la punctul 2.1 litera (d) subpunctul (vii) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, face obiectul unei revizui separate de către Comisie, pe baza informațiilor suplimentare primite din partea Irlandei în decembrie 2025. Prin urmare, Comisia nu a tras nicio concluzie, în această etapă, cu privire la conformitatea respectivei metodologii de alocare a costurilor cu articolul 15 alineatul (2) literele (e) și (f) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁶⁾ și cu articolul 22 alineatul (5) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.
- (9) Consiliul de evaluare a performanței (*Performance Review Board*, „PRB”), care asistă Comisia la implementarea sistemelor de performanță și de tarificare în conformitate cu articolul 13 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2024/2803, a prezentat Comisiei avizul său privind obiectivele de performanță incluse în proiectul de plan de performanță revizuit al Irlandei în ceea ce privește coerența obiectivelor respective cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii. Constatările din prezenta decizie se bazează pe evaluarea tehnică detaliată prezentată în avizul PRB ⁽⁷⁾.

EVALUAREA COMISIEI

Evaluarea obiectivelor de siguranță

- (10) În ceea ce privește domeniul-cheie de performanță al siguranței, coerența obiectivelor incluse în proiectul de plan de performanță revizuit a fost evaluată în conformitate cu punctul 1.1 din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

⁽⁵⁾ Decizia de punere în aplicare (UE) 2025/1040 a Comisiei din 16 mai 2025 privind lipsa de coerență a anumitor obiective de performanță incluse în proiectele de planuri de performanță la nivel național și la nivel de bloc funcțional de spațiu aerian prezentate de Belgia, Danemarca, Estonia, Franța, Germania, Grecia, Irlanda, Letonia, Luxemburg, Slovacia și Țările de Jos în temeiul Regulamentului (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de a patra perioadă de referință a sistemului de performanță și de tarificare în cadrul Cerului unic european (JO L, 2025/1040, 23.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

⁽⁶⁾ Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în Cerul unic european (regulament privind prestarea de servicii) (JO L 96, 31.3.2004, p. 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj>).

⁽⁷⁾ Avizul nr. 1-2026 al PRB privind evaluarea proiectelor de planuri de performanță revizuite pentru cea de a patra perioadă de referință (PR4), 28 ianuarie 2026.

- (11) Obiectivele de performanță în domeniul-cheie de performanță al siguranței propuse de Irlanda în ceea ce privește eficacitatea managementului siguranței, defalcate pe obiective de management al siguranței și exprimate ca nivel de implementare, sunt următoarele:

Irlanda	Obiective privind eficacitatea managementului siguranței, exprimate ca nivel de implementare, variind de la nivelul A la nivelul D al AESA					
Furnizorul de servicii de navigație aeriană	Obiectiv de management al siguranței	2025	2026	2027	2028	2029
AirNav Ireland	Politica și obiectivele în domeniul siguranței	C	C	C	C	C
	Managementul riscurilor la adresa siguranței	D	D	D	D	D
	Asigurarea siguranței	C	C	C	C	C
	Promovarea siguranței	C	C	C	C	C
	Cultura siguranței	C	C	C	C	C

- (12) Comisia a constatat că obiectivele de performanță în domeniul siguranței propuse de Irlanda pentru furnizorul de servicii de navigație aeriană „AirNav Ireland” sunt egale cu obiectivele de siguranță stabilite la nivelul Uniunii pentru fiecare an calendaristic din perioada 2025-2029.
- (13) Comisia ia act de faptul că proiectul de plan de performanță revizuit stabilește măsuri pentru AirNav Ireland în vederea atingerii obiectivelor de siguranță locale, cum ar fi îmbunătățirea identificării și înregistrării pericolelor, achiziționarea unui software pentru analizarea datelor privind nivelurile de oboseală ale controlorilor de trafic aerian (*air traffic controllers*, „ATCO”) și recrutarea de analiști de siguranță pentru a revizui modificările proceselor de management.
- (14) Pe baza constatărilor expuse în considerentele 11, 12 și 13, obiectivele de performanță locale în domeniul siguranței pentru 2029 incluse în proiectul de plan de performanță revizuit sunt în concordanță cu obiectivele corespunzătoare de la nivelul Uniunii stabilite în Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688. Prin urmare, aceste obiective de performanță locale în domeniul siguranței trebuie considerate coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii.

Evaluarea obiectivelor de mediu

- (15) Pentru domeniul-cheie de performanță al mediului, coerența obiectivelor incluse în proiectul de plan de performanță revizuit în ceea ce privește eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale a fost evaluată pe baza criteriului prevăzut la punctul 1.2 din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. În consecință, obiectivele de mediu propuse de Irlanda au fost comparate cu valorile de referință pentru eficiența zborului orizontal pe rută pertinente stabilite în Planul de îmbunătățire a rețelei europene de rute (*European Route Network Improvement Plan*, „ERNIP”), elaborat în conformitate cu anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123 al Comisiei ⁽⁸⁾ și disponibil la momentul adoptării obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4, și anume la 2 iulie 2024.

⁽⁸⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123 al Comisiei din 24 ianuarie 2019 de stabilire a normelor de punere în aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM) și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 al Comisiei (JO L 28, 31.1.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

- (16) Obiectivele de performanță în domeniul mediului propuse de Irlanda pentru PR4 și valorile de referință naționale corespunzătoare din ERNIP, exprimate ca eficiență medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale, sunt următoarele:

Irlanda	2025	2026	2027	2028	2029
Obiective în domeniul-cheie de performanță al mediului , exprimate ca eficiență medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale	1,42 %	1,40 %	1,38 %	1,36 %	1,34 %
Valori de referință	1,42 %	1,40 %	1,38 %	1,36 %	1,34 %

- (17) Comisia constată că obiectivele de mediu propuse de Irlanda sunt egale cu valorile de referință naționale corespunzătoare pentru fiecare an calendaristic din PR4.
- (18) Comisia ia act de faptul că Irlanda a prezentat, în proiectul de plan de performanță revizuit, măsuri pentru realizarea obiectivelor de mediu locale, care includ implementarea unui nou sistem de management al traficului aerian (*air traffic management*, „ATM”) și implementarea unui spațiu aerian transfrontalier cu rute libere, precum și alte îmbunătățiri posibile, care urmează să fie identificate în cursul PR4.
- (19) Pe baza constatărilor expuse în considerentele 16, 17 și 18, este oportun ca obiectivele în domeniul-cheie de performanță al mediului incluse în proiectul de plan de performanță revizuit al Irlandei să fie considerate coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii pentru PR4.

Evaluarea obiectivelor de capacitate

- (20) Pentru domeniul-cheie de performanță al capacității, coerența obiectivelor incluse în proiectul de plan de performanță revizuit în ceea ce privește întârzierea medie în managementul fluxurilor de trafic aerian (ATFM) pe rută per zbor a fost evaluată pe baza criteriului prevăzut la punctul 1.3 din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. În consecință, obiectivele de capacitate propuse de Irlanda au fost comparate cu valorile de referință pertinente stabilite în Planul de administrare a rețelei elaborat în conformitate cu articolul 9 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123 și disponibil la momentul adoptării obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4, și anume la 2 iulie 2024.
- (21) Obiectivele de capacitate pentru serviciile de rută propuse de Irlanda pentru PR4, exprimate în minute de întârziere ATFM per zbor, și valorile de referință corespunzătoare din Planul de administrare a rețelei sunt următoarele:

Irlanda	2025	2026	2027	2028	2029
Obiective în domeniul-cheie de performanță al capacității , exprimate în minute de întârziere ATFM pe rută per zbor	0,03	0,03	0,02	0,02	0,02
Valori de referință	0,08	0,06	0,05	0,03	0,03

- (22) Comisia observă că obiectivele de capacitate propuse de Irlanda sunt inferioare valorilor de referință naționale corespunzătoare pentru fiecare an din PR4.

- (23) Comisia ia act de faptul că Irlanda a prezentat, în proiectul de plan de performanță revizuit, măsuri pentru atingerea obiectivelor de capacitate locale pentru serviciile de rută, care includ recrutarea și formarea de ATCO suplimentari și de personal electronist pentru siguranța traficului aerian (*air traffic safety electronics personnel*, „ATSEP”) suplimentar, o sectorizare îmbunătățită și realizarea de investiții în sisteme și infrastructuri care să permită creșterea capacității.
- (24) Comisia observă totodată că Irlanda a prevăzut, în proiectul de plan de performanță revizuit, doi indicatori-cheie de performanță (KPI) suplimentari și obiective de performanță suplimentare asociate în domeniul-cheie de performanță al capacității, în conformitate cu articolul 8 alineatul (4) și cu articolul 10 alineatul (3) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei. Scopul acestor indicatori-cheie de performanță suplimentari este de a urmări punerea în aplicare de către AirNav Ireland a măsurilor de consolidare a nivelurilor efectivelor sale de personal ATCO și ATSEP măsurate în echivalent normă întreagă („ENI”). Creșterea numărului de ENI în aceste categorii de personal este esențială în scopul consolidării capacității spațiului aerian și al sprijinirii punerii în aplicare în timp util a investițiilor planificate în active fixe.
- (25) Irlanda a instituit, de asemenea, sisteme de stimulente de natură financiară, în conformitate cu articolul 11 alineatul (4) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei, pentru a sprijini realizarea obiectivelor de performanță suplimentare în domeniul capacității menționate în considerentul 24.
- (26) În ceea ce privește considerentele 24 și 25, Comisia salută obiectivele de performanță suplimentare în domeniul capacității și sistemele de stimulente financiare aferente instituite de Irlanda în proiectul de plan de performanță revizuit. Comisia observă că stimulentele financiare sunt legate de evoluția reală a traficului pe parcursul PR4 și ar urmări să atenueze costurile suportate de utilizatorii spațiului aerian în cazul în care recrutările planificate de ATCO și ATSEP nu sunt puse în aplicare integral. Comisia consideră că stimulentele financiare stabilite pentru furnizorul de servicii de navigație aeriană în acest sens sunt justificate și proporționale, având în vedere costurile semnificative asociate recrutărilor planificate de ATCO suplimentari și ATSEP suplimentar pe parcursul PR4.
- (27) Pe baza constatărilor expuse în considerentele 21-26, este oportun ca obiectivele în domeniul-cheie de performanță al capacității incluse în proiectul de plan de performanță revizuit al Irlandei și menționate în considerentul 21 să fie considerate coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii pentru PR4.

Revizuirea obiectivelor de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală

- (28) În conformitate cu punctul 2.1 litera (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia a examinat obiectivele de performanță în domeniul capacității pentru serviciile de navigație aeriană terminală prevăzute în proiectul de plan de performanță revizuit al Irlandei în ceea ce privește aeroporturile menționate la articolul 1 alineatele (3) și (4) din respectivul regulament de punere în aplicare. S-a constatat că aceste obiective nu dau naștere la preocupări.

Evaluarea obiectivelor de rentabilitate

- (29) În Decizia de punere în aplicare (UE) 2025/1040, Comisia a concluzionat că obiectivele de rentabilitate pentru serviciile de rută propuse incluse în proiectul de plan de performanță al Irlandei prezentat în 2024 nu sunt coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii. Irlanda a propus obiective de rentabilitate revizuite pentru serviciile de rută în proiectul său de plan de performanță revizuit.
- (30) Tabelul de mai jos prezintă obiectivele de performanță revizuite în domeniul rentabilității propuse de Irlanda în proiectul de plan de performanță revizuit.

Zona tarifară de rută a Irlandei	Valoare de referință 2019	Valoare de referință 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Obiective de rentabilitate revizuite, exprimate în cost unitar determinat pentru serviciile de rută (în termeni reali la prețurile din 2022)	27,61 EUR	26,89 EUR	28,49 EUR	29,51 EUR	29,49 EUR	29,56 EUR	29,85 EUR

- (31) Comisia observă că costul unitar determinat (*determined unit cost*, „DUC”) al Irlandei pentru fiecare an din PR4 este ușor mai scăzut decât în proiectul de plan de performanță prezentat în 2024, ceea ce constituie o îmbunătățire.
- (32) Costurile determinate exprimate în EUR în termeni reali la prețurile din 2022 („EUR 2022”) și ipotezele privind traficul pentru zona tarifară stabilite de Irlanda în proiectul de plan de performanță revizuit sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Zona tarifară de rută a Irlandei	2025	2026	2027	2028	2029
Costurile determinate revizuite în termeni reali la prețurile din 2022 (din proiectul de plan de performanță revizuit)	147 M EUR	155 M EUR	158 M EUR	161 M EUR	165 M EUR
Previziuni privind traficul (proiectul de plan de performanță revizuit) , exprimate în mii de unități de servicii de rută	5 175	5 256	5 349	5 458	5 544

- (33) Comisia a evaluat coerența obiectivelor revizuite în domeniul rentabilității propuse de Irlanda pe baza criteriilor prevăzute la punctul 1.4 literele (a), (b) și (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.
- (34) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că tendința costului unitar determinat pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare, de +2,1 % pe durata PR4, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de -1,2 %.
- (35) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că tendința costului unitar determinat pe termen lung pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare pe durata celei de a treia perioade de referință („PR3”) și a PR4, de +0,9 %, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința pe termen lung de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de -1,0 %.
- (36) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că valoarea de referință a Irlandei pentru costul unitar determinat, de 26,89 EUR în EUR2022, este cu 5,4 % mai scăzută decât valoarea de referință medie, de 28,43 EUR în EUR2022, a grupului comparativ relevant prevăzut la articolul 7 litera (b) din Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688.
- (37) În plus, Comisia a examinat măsura în care abaterile menționate în considerentele 34 și 35 pot fi considerate necesare și proporționale în temeiul punctului 1.4 litera (d) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. În consecință, Comisia a evaluat măsura în care abaterile observate de la tendința costului unitar determinat la nivelul Uniunii și de la tendința costului unitar determinat pe termen lung la nivelul Uniunii menționate în considerentele 34 și 35 se datorează exclusiv costurilor determinate suplimentare legate de măsurile necesare pentru atingerea obiectivelor de performanță în domeniul-cheie de performanță al capacității sau măsurilor de restructurare în sensul articolului 2 punctul 18 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.
- (38) PRB a calculat diferențele estimate dintre costurile determinate pentru PR4 stabilite de Irlanda în proiectul de plan de performanță revizuit și costurile determinate care ar fi necesare pentru a respecta tendința costului unitar determinat la nivelul Uniunii pentru PR4 și tendința costului unitar determinat pe termen lung la nivelul Uniunii pentru PR3 și PR4 în ansamblu. Pe baza constatărilor PRB, costurile determinate totale pentru PR4 propuse de Irlanda sunt mai mici cu aproximativ 92,9 milioane EUR în EUR2022 decât nivelul necesar pentru a respecta tendința costului unitar determinat la nivelul Uniunii, ceea ce reprezintă o diferență medie anuală de 18,6 milioane EUR în EUR2022. Se observă o diferență similară, care se ridică pe parcursul întregii PR4 la aproximativ 98,0 milioane EUR în EUR2022, față de nivelul necesar pentru a respecta tendința costului unitar determinat pe termen lung la nivelul Uniunii, ceea ce corespunde unei diferențe medii anuale de 19,6 milioane EUR în EUR2022.
- (39) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (i) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia constată că Irlanda face referire în proiectul de plan de performanță revizuit la costurile determinate suplimentare suportate pe parcursul PR4 de către furnizorul de servicii de navigație aeriană de rută AirNav Ireland în legătură cu măsurile necesare pentru atingerea obiectivelor de capacitate locale („măsuri în materie de capacitate”).

- (40) Comisia observă că Irlanda a prezentat și a cuantificat, în proiectul de plan de performanță revizuit, opt măsuri în materie de capacitate cu o valoare totală pe parcursul PR4 de 104,1 milioane EUR, în termeni reali, în EUR2022.
- (41) Aceste măsuri în materie de capacitate includ, în primul rând, formarea și angajarea de personal suplimentar, în special ATCO și ATSEP, de către AirNav Ireland:
- AirNav Ireland intenționează să mărească numărul de ATCO în activitate la centrul regional de control (*area control centre*, „ACC”) Shannon cu 30 de echivalente normă întreagă („ENI”) pe parcursul PR4, numărul total de ATCO în activitate la ACC ajungând astfel la 225 ENI în 2029. Irlanda explică faptul că, prin această măsură, nivelurile efectivelor de ATCO din cadrul AirNav Ireland vor fi adecvate pentru a răspunde cererii de trafic, sporind în același timp reziliența operațiunilor sale. Prin urmare, AirNav Ireland se așteaptă să reducă considerabil efectuarea de ore suplimentare de către ATCO.
 - În ceea ce privește angajarea de ATSEP suplimentar, Irlanda explică faptul că creșterea numărului de ingineri ar sprijini realizarea de proiecte de investiții de capital și implementarea unui nou sistem ATM în cursul PR4, în timp ce, în perioadele de referință anterioare, furnizorul de servicii de navigație aeriană nu a fost în măsură să realizeze implementarea deplină a investițiilor din cauza resurselor insuficiente pentru posturile de ATSEP. În plus, AirNav Ireland vizează angajarea unui număr total de 83 de membri ai personalului de gestionare a operațiunilor și de sprijin general până în 2029, eliberând ATCO de sarcini neoperaționale și sporind astfel productivitatea și eficiența ATCO angajați.
- (42) Irlanda invocă, de asemenea, ca măsură în materie de capacitate, investițiile în sisteme și infrastructură, precum și achiziționarea și implementarea unui nou sistem ATM, care va oferi îmbunătățiri funcționale și tehnice:
- Noul sistem ATM va înlocui vechiul sistem utilizat în prezent de 17 ani. Noul sistem ATM va permite îmbunătățirea funcționalităților tehnice pentru a sprijini procesul decizional al ATCO, îmbunătățirea productivității ATCO și automatizarea sarcinilor de rutină.
 - AirNav Ireland intenționează, de asemenea, să implementeze un nou sistem ATM de urgență și să extindă clădirile ACC. Această investiție va permite testarea și validarea facilităților noului sistem ATM, creșterea capacității și asigurarea continuității serviciului.
 - În plus, AirNav Ireland își va moderniza infrastructura radar, inclusiv prin înlocuirea componentelor tehnice instalate între 2005 și 2008, care au ajuns la sfârșitul ciclului lor de viață. Obiectivul acestei investiții este de a oferi o acoperire radar fiabilă și o capacitate și o productivitate îmbunătățite.
- (43) PRB a analizat în detaliu măsurile în materie de capacitate invocate de Irlanda. În analiza sa, PRB a ținut seama de justificările suplimentare furnizate în proiectul de plan de performanță revizuit și de sistemele de stimulente suplimentare, menționate în considerentele 25 și 26, care au fost instituite de Irlanda în legătură cu efectuarea recrutărilor planificate de ATCO și ATSEP în cursul PR4. În acest context, PRB a considerat că măsurile în materie de capacitate invocate de Irlanda sunt necesare și proporționale pentru atingerea obiectivelor de capacitate.
- (44) Având în vedere evaluarea efectuată de PRB, costurile suplimentare raportate de Irlanda pentru măsurile în materie de capacitate menționate în considerentele 39-43 depășesc abaterile de la tendințele rentabilității la nivelul Uniunii calculate de PRB și prezentate în considerentul 38.
- (45) Având în vedere constatările din considerentele 39-44, Comisia consideră că criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (i) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 trebuie considerat îndeplinit în cazul Irlandei în ceea ce privește abaterea de la tendința DUC la nivelul Uniunii menționată în considerentul 34 și în ceea ce privește abaterea de la tendința DUC pe termen lung la nivelul Uniunii menționată în considerentul 35. În consecință, Comisia consideră că Irlanda a dat curs în mod adecvat recomandărilor prevăzute la articolul 3 din Decizia de punere în aplicare (UE) 2025/1040 în ceea ce privește revizuirea obiectivelor sale de performanță locale în domeniul rentabilității.
- (46) Pe baza constatărilor expuse în considerentele 30-45, este oportun ca obiectivele în domeniul-cheie de performanță al rentabilității incluse în proiectul de plan de performanță revizuit să fie considerate coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii pentru PR4.

Revizuirea obiectivelor de rentabilitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală

- (47) În conformitate cu punctul 2.1 litera (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia a revizuit obiectivele de performanță în domeniul rentabilității pentru serviciile de navigație aeriană terminală prevăzute în proiectul de plan de performanță revizuit al Irlandei în ceea ce privește aeroporturile menționate la articolul 1 alineatele (3) și (4) din respectivul regulament de punere în aplicare. S-a constatat că aceste obiective nu dau naștere la preocupări.

CONCLUZII

- (48) Având în vedere cele de mai sus, Comisia a constatat că obiectivele de performanță incluse în proiectul de plan de performanță revizuit al Irlandei sunt coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii pentru PR4,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Obiectivele de performanță incluse în proiectul de plan de performanță revizuit prezentat de Irlanda pentru cea de a patra perioadă de referință („PR4”), enumerate în anexa la prezenta decizie, sunt coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii pentru PR4 prevăzute în Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Irlandei.

Adoptată la Bruxelles, 23 aprilie 2026.

Pentru Comisie
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membru al Comisiei

—

ANEXĂ

Obiective de performanță incluse în proiectul de plan de performanță revizuit prezentat de Irlanda în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 549/2004, considerate coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii pentru cea de a patra perioadă de referință

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL SIGURANȚEI**Eficacitatea managementului siguranței**

Irlanda	Obiective privind eficacitatea managementului siguranței, exprimate ca nivel de implementare, variind de la nivelul A la nivelul D al AESA					
Furnizorul de servicii de navigație aeriană vizat	Obiectiv de management al siguranței	2025	2026	2027	2028	2029
AirNav Ireland	Politica și obiectivele în domeniul siguranței	C	C	C	C	C
	Managementul riscurilor la adresa siguranței	D	D	D	D	D
	Asigurarea siguranței	C	C	C	C	C
	Promovarea siguranței	C	C	C	C	C
	Cultura siguranței	C	C	C	C	C

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL MEDIULUI**Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale**

Irlanda	2025	2026	2027	2028	2029
Obiective în domeniul-cheie de performanță al mediului , exprimate ca eficiență medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale	1,42 %	1,40 %	1,38 %	1,36 %	1,34 %

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL CAPACITĂȚII**Întârzierea ATFM medie pe rută în minute per zbor**

Irlanda	2025	2026	2027	2028	2029
Obiective în domeniul-cheie de performanță al capacității , exprimate în minute de întârziere ATFM per zbor	0,03	0,03	0,02	0,02	0,02

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL RENTABILITĂȚII**Costul unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană de rută**

Zona tarifară de rută a Irlandei	Valoare de referință 2019	Valoare de referință 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Obiective de rentabilitate revizuite , exprimate în cost unitar determinat pentru serviciile de rută (în termeni reali la prețurile din 2022)	27,61 EUR	26,89 EUR	28,49 EUR	29,51 EUR	29,49 EUR	29,56 EUR	29,85 EUR