Diario Oficial
de la Unión Europea

ES
Serie L

2026/1042

18.5.2026

DECISIÓN (UE) 2026/1042 DE LA COMISIÓN

de 23 de abril de 2026

relativa a la coherencia de los objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento presentado por Irlanda con arreglo al Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el cuarto período de referencia del sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación en el cielo único europeo

[notificada con el número C(2026) 2554]

(Los textos en lenguas inglesa e irlandesa son los únicos auténticos)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco) ([1]), y en particular su artículo 11, apartado 3, letra c),

Visto el Reglamento (UE) 2024/2803 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, relativo a la realización del Cielo Único Europeo ([2]), y en particular su artículo 58, apartado 3,

Visto el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de la Comisión, de 11 de febrero de 2019, por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación en el cielo único europeo y se derogan los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 390/2013 y (UE) n.º 391/2013 ([3]), y en particular su artículo 15, apartados 1 y 2,

Considerando lo siguiente:

CONSIDERACIONES GENERALES

(1) Con arreglo al artículo 11 del Reglamento (CE) n.º 549/2004, los Estados miembros deben establecer, bien a escala nacional, bien a escala de bloques funcionales de espacio aéreo («FAB», por sus siglas en inglés), planes que incluyan objetivos de rendimiento, respecto a cada período de referencia del sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación, para los servicios de navegación aérea y las funciones de red. Dichos planes deben incluir objetivos de rendimiento locales que sean coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el período de referencia de que se trate.

(2) El 12 de junio de 2024, la Comisión adoptó los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el cuarto período de referencia («el PR4», 2025-2029). Esos objetivos de rendimiento a escala de la Unión se establecieron en la Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688 de la Comisión ([4]).

(3) El 1 de octubre de 2024, Irlanda presentó a la Comisión un proyecto de plan de rendimiento para el PR4. Después de que la Comisión verificara la integridad del proyecto de plan de rendimiento, Irlanda presentó un proyecto actualizado de plan de rendimiento («el proyecto de plan de rendimiento») el 18 de noviembre de 2024.

([1]) DO L 96 de 31.3.2004, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) DO L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) DO L 56 de 25.2.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688 de la Comisión, de 12 de junio de 2024, por la que se establecen los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para la red de gestión del tránsito aéreo correspondientes al cuarto período de referencia, comprendido entre el 1 de enero de 2025 y el 31 de diciembre de 2029 (DO L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(4) La Comisión comprobó que los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad fijados por Irlanda en el proyecto de plan de rendimiento con respecto a su zona de tarificación de ruta no cumplen los criterios de evaluación establecidos en el punto 1.4 del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de la Comisión y, por lo tanto, no son coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.

(5) Por consiguiente, el 16 de mayo de 2025, la Comisión notificó a Irlanda las conclusiones relativas a la incoherencia de los objetivos de rendimiento mencionados en el considerando 4 mediante la Decisión de Ejecución (UE) 2025/1040 de la Comisión ([5]). En dicha Decisión, la Comisión formuló recomendaciones dirigidas a Irlanda con el objetivo de asegurar la coherencia de sus objetivos de rendimiento con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.

(6) El 18 de agosto de 2025, Irlanda presentó un proyecto revisado de plan de rendimiento para el PR4 con el fin de que la Comisión lo evaluara. Tras la verificación de la integridad de dicho plan, Irlanda presentó una versión actualizada del proyecto revisado de plan de rendimiento («el proyecto revisado de plan de rendimiento») el 8 de octubre de 2025.

(7) De conformidad con el artículo 15, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión ha evaluado la coherencia de los objetivos de rendimiento a escala local incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento sobre la base de los criterios de evaluación establecidos en el punto 1 del anexo IV de dicho Reglamento de Ejecución, y teniendo en consideración las circunstancias locales, en su caso.

(8) La Comisión ha complementado su evaluación del proyecto revisado de plan de rendimiento con una revisión de los elementos establecidos en el punto 2 del anexo IV de dicho Reglamento de Ejecución. No obstante, la imputación de costes entre los servicios de ruta y de aproximación a que se refiere el punto 2.1, letra d), inciso vii), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 es objeto de una revisión distinta por parte de la Comisión sobre la base de la información adicional recibida de Irlanda en diciembre de 2025. Por consiguiente, la Comisión no ha extraído ninguna conclusión, en esta fase, con respecto a la conformidad de dicha metodología de imputación de costes con el artículo 15, apartado 2, letras e) y f), del Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo ([6]) y con el artículo 22, apartado 5, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

(9) El Comité de Evaluación del Rendimiento, que asiste a la Comisión en la ejecución de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación de conformidad con el artículo 13, apartado 2, del Reglamento (UE) 2024/2803, ha presentado a la Comisión su dictamen sobre los objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento de Irlanda en lo que respecta a la coherencia de dichos objetivos con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión. Las conclusiones expuestas en la presente Decisión se basan en la evaluación técnica detallada que figura en el dictamen del Comité de Evaluación del Rendimiento ([7]).

EVALUACIÓN DE LA COMISIÓN

Evaluación de los objetivos en materia de seguridad

(10) Por lo que se refiere al ámbito clave de rendimiento de la seguridad, la coherencia de los objetivos incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento se ha evaluado de conformidad con el punto 1.1 del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

([5]) Decisión de Ejecución (UE) 2025/1040 de la Comisión, de 16 de mayo de 2025, relativa a la incoherencia de determinados objetivos de rendimiento incluidos en los proyectos de planes de rendimiento nacionales y a escala de bloque funcional de espacio aéreo presentados por Alemania, Bélgica, Dinamarca, Eslovaquia, Estonia, Francia, Grecia, Irlanda, Letonia, Luxemburgo y los Países Bajos con arreglo al Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el cuarto período de referencia del sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación del Cielo Único Europeo (DO L, 2025/1040, 23.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

([6]) Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

([7]) Dictamen n.º 1-2026 del Comité de Evaluación del Rendimiento, sobre la evaluación del proyecto revisado de planes de rendimiento para el cuarto período de referencia (PR4), 28 de enero de 2026.

(11) Los objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la seguridad propuestos por Irlanda en lo relativo a la eficacia de la gestión de la seguridad, desglosados por objetivo de gestión de la seguridad y expresados como nivel de ejecución, son los siguientes:

Irlanda	**Objetivos en relación con la eficacia de la gestión de la seguridad, expresados como nivel de ejecución, que van desde el nivel A hasta el D de la AESA**					
Proveedor de servicios de navegación aérea	**Objetivo de gestión de la seguridad**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
AirNav Ireland	Política y objetivos de seguridad	C	C	C	C	**C**
	Gestión de los riesgos de seguridad	D	D	D	D	**D**
	Garantía de la seguridad	C	C	C	C	**C**
	Fomento de la seguridad	C	C	C	C	**C**
	Cultura de la seguridad	C	C	C	C	**C**

(12) La Comisión ha llegado a la conclusión de que los objetivos de rendimiento en materia de seguridad propuestos por Irlanda para el proveedor de servicios de navegación aérea «AirNav Ireland» son equivalentes a los objetivos en materia de seguridad a escala de la Unión correspondientes a cada año civil desde 2025 hasta 2029.

(13) La Comisión señala que en el proyecto revisado de plan de rendimiento se establecen medidas relativas a AirNav Ireland para la consecución de los objetivos en materia de seguridad a escala local, como la mejora de la detección y el registro de peligros, la compra de soporte lógico para analizar datos sobre los niveles de fatiga de los controladores de tránsito aéreo (CTA) y la contratación de analistas de seguridad para revisar los cambios en los procesos de gestión.

(14) Con arreglo a las conclusiones expuestas en los considerandos 11, 12 y 13, los objetivos de rendimiento en materia de seguridad a escala local para 2029 incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento están en consonancia con los objetivos correspondientes a escala de la Unión establecidos en la Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688. Por consiguiente, estos objetivos de rendimiento en materia de seguridad a escala local deben considerarse coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión.

Evaluación de los objetivos en materia de medio ambiente

(15) Por lo que se refiere al ámbito clave de rendimiento del medio ambiente, la coherencia de los objetivos incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento en lo relativo a la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real se ha evaluado con arreglo al criterio establecido en el punto 1.2 del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. En consecuencia, los objetivos en materia de medio ambiente propuestos por Irlanda se han comparado con los valores de referencia de la eficiencia de vuelo horizontal en ruta pertinentes establecidos en el Plan de Mejora de la Red Europea de Rutas («ERNIP», por sus siglas en inglés), elaborado de conformidad con el anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/123 de la Comisión ([8]) y disponible en el momento de la adopción de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4, es decir, el 2 de julio de 2024.

([8]) Reglamento de Ejecución (UE) 2019/123 de la Comisión, de 24 de enero de 2019, por el que se establecen disposiciones de aplicación de las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo (ATM) y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 677/2011 (DO L 28 de 31.1.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(16) Los objetivos de rendimiento en materia de medio ambiente propuestos por Irlanda para el PR4 y los valores de referencia nacionales correspondientes del ERNIP, expresados como la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real, son los siguientes:

Irlanda	2025	2026	2027	2028	2029
Objetivos en el ámbito clave de rendimiento del medio ambiente, expresados como la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real	**1,42 %**	**1,40 %**	**1,38 %**	**1,36 %**	**1,34 %**
Valores de referencia	1,42 %	1,40 %	1,38 %	1,36 %	1,34 %

(17) La Comisión observa que los objetivos en materia de medio ambiente propuestos por Irlanda son equivalentes a los valores de referencia nacionales correspondientes para cada año civil del PR4.

(18) La Comisión señala que Irlanda ha presentado, en el proyecto revisado de plan de rendimiento, medidas para la consecución de los de los objetivos en materia de medio ambiente a escala local, entre las que se incluyen el despliegue de un nuevo sistema de gestión del tránsito aéreo y la puesta en marcha de un espacio aéreo transfronterizo de rutas libres, incluidas posibles mejoras adicionales que se determinarán durante el PR4.

(19) Con arreglo a las conclusiones expuestas en los considerandos 16, 17 y 18, los objetivos en el ámbito clave de rendimiento del medio ambiente incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento de Irlanda deben considerarse coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.

Evaluación de los objetivos en materia de capacidad

(20) Por lo que se refiere al ámbito clave de rendimiento de la capacidad, la coherencia de los objetivos incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento en lo relativo al retraso medio en la gestión de afluencia del tránsito aéreo («ATFM», por sus siglas en inglés) en ruta por vuelo se ha evaluado con arreglo al criterio establecido en el punto 1.3 del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. En consecuencia, los objetivos en materia de capacidad propuestos por Irlanda se han comparado con los valores de referencia pertinentes establecidos en el Plan de Operaciones de la Red, elaborado de conformidad con el artículo 9 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/123 y disponible en el momento de la adopción de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4, es decir, el 2 de julio de 2024.

(21) Los objetivos en materia de capacidad en ruta propuestos por Irlanda para el PR4, expresados en minutos de retraso en la ATFM por vuelo, y los correspondientes valores de referencia que se fijaron en el Plan de Operaciones de la Red son los siguientes:

Irlanda	2025	2026	2027	2028	2029
Objetivos en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad, expresados en minutos de retraso en la ATFM en ruta por vuelo	**0,03**	**0,03**	**0,02**	**0,02**	**0,02**
Valores de referencia	0,08	0,06	0,05	0,03	0,03

(22) La Comisión observa que los objetivos en materia de capacidad propuestos por Irlanda son inferiores a los valores de referencia nacionales correspondientes para cada año del PR4.

(23) La Comisión señala que Irlanda ha presentado, en el proyecto revisado de plan de rendimiento, medidas para la consecución de los de los objetivos en materia de capacidad en ruta a escala local, entre las que se incluyen la contratación y formación de más CTA y personal especialista en electrónica para los servicios de tránsito aéreo («ATSEP», por sus siglas en inglés), una sectorización mejorada y la realización de inversiones en sistemas e infraestructuras que permitirán reforzar la capacidad.

(24) Además, la Comisión señala que Irlanda ha establecido, en el proyecto revisado de plan de rendimiento, dos indicadores clave de rendimiento (ICR) más, así como objetivos de rendimiento adicionales relacionados con ellos, en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad, de conformidad con el artículo 8, apartado 4, y el artículo 10, apartado 3, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. Esos ICR adicionales tienen por objeto hacer el seguimiento de la aplicación, por parte de AirNav Ireland, de las medidas para reforzar sus niveles de personal en lo que respecta a los CTA y los ATSEP, medidos en equivalentes a jornada completa (EJC). El aumento del número de EJC en esas categorías de personal es fundamental para reforzar la capacidad del espacio aéreo y apoyar la realización oportuna de las inversiones previstas en activos fijos.

(25) Irlanda también ha establecido sistemas de incentivos de carácter financiero, de conformidad con el artículo 11, apartado 4, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de la Comisión, para respaldar la consecución de los objetivos de rendimiento en materia de capacidad adicionales a que se refiere el considerando 24.

(26) En referencia a los considerandos 24 y 25, la Comisión valora positivamente los objetivos de rendimiento en materia de capacidad adicionales, así como los sistemas de incentivos financieros relacionados con ellos, establecidos por Irlanda en el proyecto revisado de plan de rendimiento. La Comisión señala que los incentivos financieros están vinculados a la evolución del tránsito real a lo largo del PR4 y tendrían por objeto reducir los costes soportados por los usuarios del espacio aéreo en caso de que las contrataciones previstas de CTA y ATSEP no se llevaran a cabo en su totalidad. La Comisión considera que los incentivos financieros establecidos para el PSNA a este respecto están justificados y son proporcionados a la luz de los importantes costes asociados a las contrataciones previstas de CTA y ATSEP adicionales durante el PR4.

(27) Con arreglo a las conclusiones expuestas en los considerandos 21 a 26, los objetivos en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento de Irlanda y mencionados en el considerando 21 deben considerarse coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.

Revisión de los objetivos en materia de capacidad para los servicios de navegación aérea de aproximación

(28) De conformidad con el punto 2.1, letra b), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión ha revisado los objetivos de rendimiento en materia de capacidad para los servicios de navegación aérea de aproximación establecidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento de Irlanda con respecto a los aeropuertos a que se refiere el artículo 1, apartados 3 y 4, de dicho Reglamento de Ejecución. Se constató que estos objetivos no suscitaban preocupación.

Evaluación de los objetivos en materia de rentabilidad

(29) En la Decisión de Ejecución (UE) 2025/1040, la Comisión concluyó que los objetivos en materia de rentabilidad en ruta propuestos incluidos en el proyecto de plan de rendimiento de Irlanda presentado en 2024 eran incoherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión. Irlanda ha propuesto objetivos en materia de rentabilidad en ruta revisados en su proyecto revisado de plan de rendimiento.

(30) En el cuadro que figura a continuación se indican los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad revisados propuestos por Irlanda en el proyecto revisado de plan de rendimiento.

Zona de tarificación de ruta de Irlanda	**Valor de referencia de 2019**	**Valor de referencia de 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos en materia de rentabilidad revisados, expresados como coste unitario determinado en ruta (en términos reales a precios de 2022)	**27,61 EUR**	**26,89 EUR**	**28,49 EUR**	**29,51 EUR**	**29,49 EUR**	**29,56 EUR**	**29,85EUR**

(31) La Comisión señala que el coste unitario determinado (CUD) de Irlanda para cada año del PR4 es ligeramente inferior al del proyecto de plan de rendimiento presentado en 2024, lo que supone una mejora.

(32) Los costes determinados, expresados en EUR en términos reales a precios de 2022 («EUR2022»), y las hipótesis de tránsito para la zona de tarificación expuestas por Irlanda en el proyecto revisado de plan de rendimiento se indican en el cuadro que figura a continuación:

Zona de tarificación de ruta de Irlanda	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Costes determinados revisados en términos reales a precios de 2022 (proyecto revisado de plan de rendimiento)	**147 millones EUR**	**155 millones EUR**	**158 millones EUR**	**161 millones EUR**	**165 millones EUR**
Previsiones de tránsito (proyecto revisado de plan de rendimiento), expresadas en miles de unidades de servicio de ruta	**5 175**	**5 256**	**5 349**	**5 458**	**5 544**

(33) La Comisión ha evaluado la coherencia de los objetivos en materia de rentabilidad revisados propuestos por Irlanda sobre la base de los criterios establecidos en el punto 1.4, letras a), b) y c), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

(34) Respecto del criterio establecido en el punto 1.4, letra a), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que la tendencia del CUD en ruta a escala de zona de tarificación, del + 2,1 % durante el PR4, es inferior a la tendencia a escala de la Unión, del – 1,2 % durante ese mismo período.

(35) En cuanto al criterio establecido en el punto 1.4, letra b), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que la tendencia a largo plazo del CUD en ruta a escala de zona de tarificación durante el tercer período de referencia («el PR3») y el PR4, del +0,9 %, es inferior a la tendencia a largo plazo a escala de la Unión, del – 1,0 %, durante ese mismo período.

(36) Por lo que se refiere al criterio establecido en el punto 1.4, letra c), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que el valor de referencia del CUD de Irlanda, de 26,89 EUR en EUR2022, es un 5,4 % inferior al valor de referencia medio de 28,43 EUR en EUR2022 del grupo de comparación pertinente establecido en el artículo 7, letra b), de la Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688.

(37) Además, la Comisión ha examinado si las divergencias a que se refieren los considerandos 34 y 35 pueden considerarse necesarias y proporcionadas con arreglo al punto 1.4, letra d), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. En consecuencia, la Comisión ha evaluado si las divergencias observadas con respecto a la tendencia del CUD a escala de la Unión y con respecto a la tendencia a largo plazo del CUD a escala de la Unión a que se refieren los considerandos 34 y 35 se deben exclusivamente a costes determinados adicionales relacionados con medidas necesarias para alcanzar los objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad o a medidas de reestructuración en el sentido del artículo 2, punto 18, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

(38) El Comité de Evaluación del Rendimiento ha calculado las diferencias estimadas entre los costes determinados para el PR4 establecidos por Irlanda en el proyecto revisado de plan de rendimiento y los costes determinados que serían necesarios para cumplir la tendencia del CUD a escala de la Unión para el PR4 y la tendencia a largo plazo del CUD a escala de la Unión para el PR3 y PR4 combinados. Según las conclusiones del Comité de Evaluación del Rendimiento, los costes totales determinados para el PR4 propuesto por Irlanda se quedan cortos en aproximadamente 92,9 millones EUR en EUR2022 con respecto al nivel necesario para cumplir la tendencia del CUD a escala de la Unión, lo que representa una diferencia media anual de 18,6 millones EUR en EUR2022. Se observa una diferencia similar, que asciende, para todo el PR4, a aproximadamente 98,0 millones EUR en EUR2022, con respecto al nivel necesario para cumplir la tendencia a largo plazo del CUD a escala de la Unión, lo que corresponde a una diferencia media anual de 19,6 millones EUR en EUR2022.

(39) Con respecto al criterio establecido en el punto 1.4, letra d), inciso i), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión señala que, en el proyecto revisado de plan de rendimiento, Irlanda hace referencia a costes determinados adicionales contraídos durante el PR4 por el proveedor de servicios de navegación aérea de ruta AirNav Ireland en relación con las medidas necesarias para la consecución de los objetivos en materia de capacidad local («las medidas de capacidad»).

(40) La Comisión observa que Irlanda ha presentado y cuantificado, en el proyecto revisado de plan de rendimiento, ocho medidas de capacidad de un valor total, a lo largo del PR4, de 104,1 millones EUR, expresados en términos reales en EUR2022.

(41) Esas medidas de capacidad comprenden, en primer lugar, la formación y contratación de más personal, en particular CTA y ATSEP, por parte de AirNav Ireland:

— AirNav Ireland tiene previsto aumentar en 30 equivalentes a jornada completa (EJC) el número de CTA que llevan a cabo operaciones en el centro de control de área de Shannon a lo largo del PR4, con lo que el número de CTA que lleven a cabo operaciones en dicho centro de control de área en 2029 sería de 225 EJC. Irlanda explica que, gracias a esta medida, los niveles de personal de AirNav Ireland por lo que respecta a los CTA será adecuado para gestionar la demanda de tránsito y, al mismo tiempo, aumentar la resiliencia de sus operaciones. En consecuencia, AirNav Ireland prevé reducir considerablemente el recurso a horas extraordinarias por parte de los CTA.

— En cuanto a la contratación de ATSEP adicionales, Irlanda explica que el aumento de los niveles de personal por lo que respecta a los ingenieros apoyaría la ejecución de proyectos de inversión de capital y la puesta en marcha de un nuevo sistema de gestión del tránsito aéreo durante el PR4, teniendo en cuenta que, en los períodos de referencia anteriores, el PSNA no pudo lograr el pleno despliegue de las inversiones debido a una falta de personal para los puestos de ATSEP. Además, AirNav Ireland prevé contratar a ochenta y tres miembros de personal encargado de la gestión de operaciones y el apoyo general de aquí a 2029, liberando así a los CTA de las tareas no relacionadas con las operaciones y aumentando la productividad y la eficiencia de los CTA empleados.

(42) Irlanda invoca también, como medida de capacidad, la inversión en sistemas e infraestructuras, así como la adquisición y el despliegue de un nuevo sistema de gestión del tránsito aéreo, que brindará mejoras funcionales y técnicas:

— El nuevo sistema de gestión del tránsito aéreo sustituirá al antiguo sistema, que se lleva utilizando diecisiete años. El nuevo sistema de gestión del tránsito aéreo permitirá reforzar las funcionalidades técnicas para apoyar la toma de decisiones por parte de los CTA, mejorar la productividad de los CTA y automatizar las tareas rutinarias.

— AirNav Ireland también tiene previsto poner en práctica un nuevo sistema de gestión del tránsito aéreo de contingencia y ampliar los edificios de sus centros de control de área. Esta inversión permitirá poner a prueba las instalaciones del nuevo sistema de gestión del tránsito aéreo, aumentar la capacidad y garantizar la continuidad del servicio.

— Además, AirNav Ireland mejorará su infraestructura de radar, por ejemplo, sustituyendo los componentes técnicos instalados entre 2005 y 2008, que han llegado al final de su vida útil. El objetivo de esta inversión es proporcionar una cobertura de radar fiable y mejorar la capacidad y la productividad.

(43) El Comité de Evaluación del Rendimiento ha analizado detalladamente las medidas de capacidad invocadas por Irlanda. En su análisis, el Comité de Evaluación del Rendimiento ha tenido en cuenta las justificaciones adicionales expuestas en el proyecto revisado de plan de rendimiento y los sistemas de incentivos adicionales, mencionados en los considerandos 25 y 26, que Irlanda estableció en relación con la realización de las contrataciones previstas de CTA y ATSEP durante el PR4. Teniendo en cuenta lo anterior, el Comité de Evaluación del Rendimiento consideró que las medidas de capacidad invocadas por Irlanda son necesarias y proporcionadas para la consecución de los objetivos en materia de capacidad.

(44) Habida cuenta de la evaluación realizada por el Comité de Evaluación del Rendimiento, los costes adicionales notificados por Irlanda en relación con las medidas de capacidad a que se refieren los considerandos 39 a 43 son mayores que las divergencias con respecto a las tendencias de la rentabilidad a escala de la Unión calculadas por el Comité de Evaluación del Rendimiento y expuestas en el considerando 38.

(45) A la luz de las consideraciones expuestas en los considerandos 39 a 44, la Comisión considera que debe considerarse que se cumple el criterio establecido en el punto 1.4, letra d), inciso i), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 en lo que respecta a Irlanda por lo que se refiere a la desviación de la tendencia a largo plazo del CUD a escala de la Unión mencionada en el considerando 34 y por lo que se refiere a la desviación de la tendencia a largo plazo del CUD a escala de la Unión mencionada en el considerando 35. Por consiguiente, la Comisión considera que Irlanda ha seguido adecuadamente las recomendaciones formuladas en el artículo 3 de la Decisión de Ejecución (UE) 2025/1040 en relación con la revisión de sus objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad a escala local.

(46) Con arreglo a las conclusiones expuestas en los considerandos 30 a 45, los objetivos en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento deben considerarse coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.

Revisión de los objetivos en materia de rentabilidad para los servicios de navegación aérea de aproximación

(47) De conformidad con el punto 2.1, letra c), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión ha revisado los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad para los servicios de navegación aérea de aproximación establecidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento de Irlanda con respecto a los aeropuertos a que se refiere el artículo 1, apartados 3 y 4, de dicho Reglamento de Ejecución. Se constató que estos objetivos no suscitaban preocupación.

CONCLUSIONES

(48) A la luz de todo lo anterior, la Comisión ha llegado a la conclusión de que los objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento de Irlanda son coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Los objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento presentado por Irlanda para el cuarto período de referencia («el PR4»), que figuran en el anexo de la presente Decisión, son coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4 establecidos en la Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión es Irlanda.

Hecho en Bruselas, el 23 de abril de 2026.

Por la Comisión
Apostolos TZITZIKOSTAS
Miembro de la Comisión

ANEXO

Objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento presentado por Irlanda con arreglo al Reglamento (CE) n.º 549/2004, que se consideran coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el cuarto período de referencia

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA SEGURIDAD

Eficacia de la gestión de la seguridad

Irlanda	**Objetivos en relación con la eficacia de la gestión de la seguridad, expresados como nivel de ejecución**, que van desde el nivel A hasta el D de la AESA					
Proveedor de servicios de navegación aérea afectado	**Objetivo de gestión de la seguridad**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
AirNav Ireland	Política y objetivos de seguridad	C	C	C	C	**C**
	Gestión de los riesgos de seguridad	D	D	D	D	**D**
	Garantía de la seguridad	C	C	C	C	**C**
	Fomento de la seguridad	C	C	C	C	**C**
	Cultura de la seguridad	C	C	C	C	**C**

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DEL MEDIO AMBIENTE

Eficiencia media del vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real

Irlanda	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos en el ámbito clave de rendimiento del medio ambiente, expresados como la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real	**1,42 %**	**1,40 %**	**1,38 %**	**1,36 %**	**1,34 %**

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA CAPACIDAD

Retraso medio en la ATFM en ruta en minutos por vuelo

Irlanda	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad, expresados en minutos de retraso en la ATFM por vuelo	**0,03**	**0,03**	**0,02**	**0,02**	**0,02**

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA RENTABILIDAD

Coste unitario determinado de los servicios de navegación aérea de ruta

Zona de tarificación de ruta de Irlanda	Valor de referencia de 2019	Valor de referencia de 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Objetivos en materia de rentabilidad revisados, expresados como coste unitario determinado en ruta (en términos reales a precios de 2022)	**27,61 EUR**	**26,89 EUR**	**28,49 EUR**	**29,51 EUR**	**29,49 EUR**	**29,56 EUR**	**29,85EUR**