Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2026/1042

18.5.2026

DÉCISION (UE) 2026/1042 DE LA COMMISSION

du 23 avril 2026

concernant la compatibilité des objectifs de performance contenus dans le projet de plan de performance révisé présenté par l'Irlande conformément au règlement (CE) nº 549/2004 du Parlement européen et du Conseil avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la quatrième période de référence du système de performance et de tarification dans le ciel unique européen

[notifiée sous le numéro C(2026) 2554]

(Les textes en langues anglaise et irlandaise sont les seuls faisant foi.)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) nº 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre») ([1]), et notamment son article 11, paragraphe 3, point c),

vu le règlement (UE) 2024/2803 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen ([2]), et notamment son article 58, paragraphe 3,

vu le règlement d'exécution (UE) 2019/317 de la Commission du 11 février 2019 établissant un système de performance et de tarification dans le ciel unique européen et abrogeant les règlements d'exécution (UE) nº 390/2013 et (UE) nº 391/2013 ([3]), et notamment son article 15, paragraphes 1 et 2,

considérant ce qui suit:

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

(1) Conformément à l'article 11 du règlement (CE) nº 549/2004, les États membres sont tenus d'établir des plans, soit au niveau national, soit au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, comprenant des objectifs de performance, pour chaque période de référence du système de performance et de tarification pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau. Ces plans doivent inclure des objectifs de performance locaux compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la période de référence concernée.

(2) Le 12 juin 2024, la Commission a adopté des objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la quatrième période de référence (ci-après la «PR4», 2025-2029). Ces objectifs de performance à l'échelle de l'Union ont été fixés dans la décision d'exécution (UE) 2024/1688 de la Commission ([4]).

(3) Le 1er octobre 2024, l'Irlande a présenté à la Commission un projet de plan de performance pour la PR4. Après vérification du caractère complet de ce projet de plan de performance par la Commission, l'Irlande a présenté un projet de plan de performance mis à jour (ci-après le «projet de plan de performance») le 18 novembre 2024.

([1]) JO L 96 du 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 du 25.2.2019, p. 1, http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Décision d'exécution (UE) 2024/1688 de la Commission du 12 juin 2024 fixant les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour le réseau de gestion du trafic aérien pour la quatrième période de référence débutant le 1er janvier 2025 et s'achevant le 31 décembre 2029 (JO L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(4) La Commission a constaté que les objectifs de performance en matière d'efficacité économique fixés par l'Irlande dans le projet de plan de performance pour sa zone tarifaire de route ne satisfaisaient pas aux critères d'évaluation énoncés à l'annexe IV, point 1.4, du règlement d'exécution (UE) 2019/317 et n'étaient donc pas compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4.

(5) Le 16 mai 2025, la Commission a, dès lors, informé l'Irlande des conclusions concernant l'incompatibilité des objectifs de performance visés au considérant 4 au moyen de la décision d'exécution (UE) 2025/1040 de la Commission ([5]). Dans cette décision, la Commission a formulé des recommandations à l'intention de l'Irlande pour que soit garantie la compatibilité de ses objectifs de performance avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4.

(6) Le 18 août 2025, l'Irlande a soumis à l'appréciation de la Commission un projet de plan de performance révisé pour la PR4. Après vérification du caractère complet de ce projet de plan, l'Irlande a présenté, le 8 octobre 2025, une version mise à jour du projet de plan de performance révisé (ci-après le «projet de plan de performance révisé»).

(7) Conformément à l'article 15, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission a évalué la conformité des objectifs de performance locaux figurant dans le projet de plan de performance révisé sur la base des critères d'évaluation prévus à l'annexe IV, point 1, dudit règlement d'exécution, et en tenant compte des circonstances locales, le cas échéant.

(8) La Commission a complété son évaluation par la révision du projet de plan de performance révisé au regard des éléments précisés à l'annexe IV, point 2, dudit règlement d'exécution. Toutefois, la répartition des coûts entre les services en route et les services terminaux visée au point 2.1, d), vii), de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317 fait l'objet d'un réexamen distinct par la Commission sur la base des informations supplémentaires reçues de l'Irlande en décembre 2025. Elle n'a donc tiré aucune conclusion, à ce stade, en ce qui concerne la conformité de cette méthode de répartition des coûts avec l'article 15, paragraphe 2, points e) et f), du règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil ([6]) et avec l'article 22, paragraphe 5, du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(9) Le conseil d'évaluation des performances, qui assiste la Commission dans la mise en œuvre des systèmes de performance et de tarification conformément à l'article 13, paragraphe 2, du règlement (UE) 2024/2803, a présenté à la Commission son avis sur les objectifs de performance figurant dans le projet de plan de performance révisé de l'Irlande en ce qui concerne la compatibilité de ces objectifs avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union. Les conclusions exposées dans la présente décision ont été étayées par l'évaluation technique détaillée exposée dans l'avis du conseil d'évaluation des performances ([7]).

ÉVALUATION DE LA COMMISSION

Évaluation des objectifs en matière de sécurité

(10) En ce qui concerne le domaine de performance clé de la sécurité, la compatibilité des objectifs figurant dans le projet de plan de performance révisé a été évaluée conformément à l'annexe IV, point 1.1, du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

([5]) Décision d'exécution (UE) 2025/1040 de la Commission du 16 mai 2025 concernant l'incompatibilité de certains objectifs de performance contenus dans les projets de plans de performance au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels présentés par la Belgique, le Danemark, l'Allemagne, l'Estonie, l'Irlande, la Grèce, la France, la Lettonie, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Slovaquie conformément au règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la quatrième période de référence du système de performance et de tarification dans le ciel unique européen (JO L, 2025/1040, 23.5.2025, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

([6]) Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services») (JO L 96 du 31.3.2004, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

([7]) Avis n° 1-2026 du conseil d'évaluation des performances sur l'évaluation des projets de plans de performance révisés pour la quatrième période de référence (PR4), 28 janvier 2026.

(11) Les objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la sécurité proposés par l'Irlande en ce qui concerne l'efficacité de la gestion de la sécurité, ventilés par objectif en matière de gestion de la sécurité et exprimés en termes de niveau de réalisation, sont les suivants:

Irlande	**Objectifs relatifs à l'efficacité de la gestion de la sécurité, exprimés en termes de niveau de réalisation, allant des niveaux A à D de l'AESA**					
Prestataire de services de navigation aérienne	**Objectif en matière de gestion de la sécurité**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
AirNav Ireland	Politique et objectifs de sécurité	C	C	C	C	**C**
	Gestion des risques pour la sécurité	D	D	D	D	**D**
	Assurance de la sécurité	C	C	C	C	**C**
	Promotion de la sécurité	C	C	C	C	**C**
	Culture de la sécurité	C	C	C	C	**C**

(12) La Commission a constaté que les objectifs de performance en matière de sécurité proposés par l'Irlande pour le prestataire de services de navigation aérienne «AirNav Ireland» sont égaux aux objectifs de sécurité à l'échelle de l'Union pour chaque année civile de 2025 à 2029.

(13) La Commission note que le projet de plan de performance révisé prévoit des mesures pour AirNav Ireland en vue de la réalisation des objectifs locaux en matière de sécurité, telles que l'amélioration de l'identification et de l'enregistrement des dangers, l'achat de logiciels pour l'analyse des données sur les niveaux de fatigue des contrôleurs de la circulation aérienne («ATCO») et le recrutement d'analystes de la sécurité pour examiner les changements dans les processus de gestion.

(14) Sur la base des constatations figurant aux considérants 11, 12 et 13, les objectifs de performance locaux en matière de sécurité pour 2029 contenus dans le projet de plan de performance révisé sont conformes aux objectifs correspondants à l'échelle de l'Union fixés dans la décision d'exécution (UE) 2024/1688. Ces objectifs de performance locaux en matière de sécurité devraient dès lors être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union.

Évaluation des objectifs en matière d'environnement

(15) En ce qui concerne le domaine de performance clé de l'environnement, la compatibilité des objectifs figurant dans le projet de plan de performance révisé relatifs à l'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle a été évaluée sur la base du critère fixé à l'annexe IV, point 1.2, du règlement d'exécution (UE) 2019/317. En conséquence, les objectifs en matière d'environnement proposés par l'Irlande ont été comparés aux valeurs de référence de l'efficacité horizontale des vols en route pertinentes fixées dans le plan d'amélioration du réseau de routes européen (ci-après l'«ERNIP»), établi conformément à l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2019/123 de la Commission ([8]) et disponible au moment de l'adoption des objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4, c'est-à-dire le 2 juillet 2024.

([8]) Règlement d'exécution (UE) 2019/123 de la Commission du 24 janvier 2019 établissant les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien et abrogeant le règlement (UE) n° 677/2011 (JO L 28 du 31.1.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(16) Les objectifs de performance en matière d'environnement proposés par l'Irlande pour la PR4 et les valeurs de référence nationales correspondantes provenant de l'ERNIP, exprimés en termes d'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle, sont les suivants:

Irlande	2025	2026	2027	2028	2029
Objectifs dans le domaine de performance clé de l'environnement, exprimés en termes d'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle	**1,42 %**	**1,40 %**	**1,38 %**	**1,36 %**	**1,34 %**
Valeurs de référence	1,42 %	1,40 %	1,38 %	1,36 %	1,34 %

(17) La Commission constate que les objectifs en matière d'environnement proposés par l'Irlande sont égaux aux valeurs de référence nationales correspondantes pour chaque année civile de la PR4.

(18) La Commission note que l'Irlande a présenté, dans le projet de plan de performance révisé, des mesures pour la réalisation des objectifs locaux en matière d'environnement, telles que le déploiement d'un nouveau système de gestion du trafic aérien («ATM») et la mise en œuvre d'un espace aérien en cheminement libre transfrontière, y compris d'éventuelles améliorations supplémentaires à déterminer au cours de la PR4.

(19) Sur la base des constatations figurant aux considérants 16, 17 et 18, les objectifs dans le domaine de performance clé de l'environnement inclus dans le projet de plan de performance révisé de l'Irlande devraient être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4.

Évaluation des objectifs en matière de capacité

(20) Pour ce qui est du domaine de performance clé de la capacité, la compatibilité des objectifs figurant dans le projet de plan de performance révisé relatifs au retard moyen de la gestion des courants de trafic aérien («ATFM») en route par vol a été évaluée sur la base du critère établi à l'annexe IV, point 1.3, du règlement d'exécution (UE) 2019/317. En conséquence, les objectifs en matière de capacité proposés par l'Irlande ont été comparés aux valeurs de référence pertinentes fixées dans le plan de réseau opérationnel établi conformément à l'article 9 du règlement d'exécution (UE) 2019/123 et disponible au moment de l'adoption des objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4, c'est-à-dire le 2 juillet 2024.

(21) Les objectifs en matière de capacité en route proposés par l'Irlande pour la PR4, exprimés en minutes de retard ATFM par vol, ainsi que les valeurs de référence correspondantes tirées du plan de réseau opérationnel, sont les suivants:

Irlande	2025	2026	2027	2028	2029
Objectifs dans le domaine de performance clé de la capacité, exprimés en minutes de retard ATFM en route par vol	**0,03**	**0,03**	**0,02**	**0,02**	**0,02**
Valeurs de référence	0,08	0,06	0,05	0,03	0,03

(22) La Commission constate que les objectifs en matière de capacité proposés par l'Irlande sont inférieurs aux valeurs de référence nationales correspondantes pour chaque année de la PR4.

(23) La Commission note que l'Irlande a présenté, dans le projet de plan de performance révisé, des mesures pour la réalisation des objectifs locaux en matière de capacité en route, qui comprennent le recrutement et la formation d'ATCO et d'électroniciens de la sécurité du trafic aérien («ATSEP») supplémentaires, une sectorisation améliorée et la réalisation d'investissements dans des systèmes et des infrastructures permettant de renforcer les capacités.

(24) En outre, la Commission constate que l'Irlande a établi, dans le projet de plan de performance révisé, deux indicateurs de performance clés (IPC) supplémentaires et des objectifs de performance supplémentaires y afférents dans le domaine de performance clé de la capacité, conformément à l'article 8, paragraphe 4, et à l'article 10, paragraphe 3, du règlement d'exécution (UE) 2019/317. Ces IPC supplémentaires ont pour objet de suivre la mise en œuvre, par AirNav Ireland, des mesures visant à renforcer le niveau de ses effectifs d'ATCO et d'ATSEP mesurés en équivalents temps plein («ETP»). Il est essentiel d'augmenter le nombre d'ETP dans ces catégories de personnel pour renforcer la capacité de l'espace aérien et soutenir la réalisation en temps utile des investissements prévus dans les actifs immobilisés.

(25) L'Irlande a également établi des mécanismes incitatifs de nature financière, conformément à l'article 11, paragraphe 4, du règlement d'exécution (UE) 2019/317, afin de soutenir la réalisation des objectifs de performance supplémentaires en matière de capacité visés au considérant 24.

(26) En référence aux considérants 24 et 25, la Commission salue les objectifs de performance supplémentaires en matière de capacité et les mécanismes incitatifs connexes de nature financière établis par l'Irlande dans le projet de plan de performance révisé. La Commission note que les incitations financières sont liées à l'évolution du trafic réel au cours de la PR4 et viseraient à atténuer les coûts supportés par les usagers de l'espace aérien au cas où les recrutements prévus d'ATCO et d'ATSEP ne seraient pas pleinement mis en œuvre. La Commission considère que les incitations financières fixées pour le PSNA à cet égard sont justifiées et proportionnées compte tenu des coûts importants associés aux recrutements prévus d'ATCO et d'ATSEP supplémentaires au cours de la PR4.

(27) Sur la base des constatations figurant aux considérants 21 à 26, les objectifs dans le domaine de performance clé de la capacité inclus dans le projet de plan de performance révisé de l'Irlande et mentionnés au considérant 21 devraient être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4.

Révision des objectifs en matière de capacité pour les services de navigation aérienne terminaux

(28) Conformément à l'annexe IV, point 2.1, b), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission a procédé à la révision des objectifs de performance en matière de capacité pour les services de navigation aérienne terminaux fixés dans le projet de plan de performance révisé de l'Irlande pour les aéroports visés à l'article 1er, paragraphes 3 et 4, dudit règlement d'exécution. Il a été constaté que ces objectifs ne suscitaient pas de préoccupations.

Évaluation des objectifs en matière d'efficacité économique

(29) Dans la décision d'exécution (UE) 2025/1040, la Commission a conclu que les objectifs proposés en matière d'efficacité économique des services en route figurant dans le projet de plan de performance de l'Irlande présenté en 2024 n'étaient pas compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union. L'Irlande a proposé des objectifs révisés en matière d'efficacité économique des services en route dans son projet de plan de performance révisé.

(30) Le tableau ci-dessous présente les objectifs de performance révisés en matière d'efficacité économique proposés par l'Irlande dans le projet de plan de performance révisé.

Zone tarifaire de route de l'Irlande	Valeur de référence 2019	Valeur de référence 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Objectifs d'efficacité économique révisés, exprimés en coût unitaire fixé pour les services en route (en termes réels en prix de 2022)	**27,61 EUR**	**26,89 EUR**	**28,49 EUR**	**29,51 EUR**	**29,49 EUR**	**29,56 EUR**	**29,85EUR**

(31) La Commission constate que le coût unitaire fixé («DUC») de l'Irlande pour chaque année de la PR4 est légèrement inférieur à celui figurant dans le projet de plan de performance présenté en 2024, ce qui constitue une amélioration.

(32) Les coûts fixés exprimés en euros en termes réels aux prix de 2022 («euros de 2022») et les hypothèses de trafic pour la zone tarifaire, tels qu'ils sont établis par l'Irlande dans le projet de plan de performance révisé, sont indiqués dans le tableau ci-dessous:

Zone tarifaire de route de l'Irlande	2025	2026	2027	2028	2029
Coûts fixés révisés en termes réels aux prix de 2022 (projet de plan de performance révisé)	**147 Mio EUR**	**155 Mio EUR**	**158 Mio EUR**	**161 Mio EUR**	**165 Mio EUR**
Prévisions de trafic (projet de plan de performance révisé), exprimées en milliers d'unités de services en route	**5 175**	**5 256**	**5 349**	**5 458**	**5 544**

(33) La Commission a évalué la compatibilité des objectifs révisés en matière d'efficacité économique proposés par l'Irlande sur la base des critères fixés aux points 1.4 a), b) et c) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(34) En ce qui concerne le critère fixé à l'annexe IV, point 1.4, a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance du DUC pour les services en route au niveau de la zone tarifaire de + 2,1 % au cours de la PR4 n'atteint pas le niveau d'ambition de la tendance à l'échelle de l'Union de – 1,2 % au cours de la même période.

(35) En ce qui concerne le critère fixé à l'annexe IV, point 1.4, b), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance du DUC pour les services en route à long terme au niveau de la zone tarifaire au cours de la troisième période de référence (PR3) et de la PR4 de + 0,9 % n'atteint pas le niveau d'ambition de la tendance à l'échelle de l'Union à long terme de – 1,0 % au cours de la même période.

(36) En ce qui concerne le critère fixé à l'annexe IV, point 1.4, c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la valeur de référence de l'Irlande pour le DUC, de 26,89 EUR en euros de 2022, est inférieure de 5,4 % à la valeur de référence moyenne de 28,43 EUR en euros de 2022 du groupe comparatif pertinent visé à l'article 7, point b), de la décision d'exécution (UE) 2024/1688.

(37) Par ailleurs, la Commission a examiné si les écarts mentionnés aux considérants 34 et 35 peuvent être jugés nécessaires et proportionnés conformément à l'annexe IV, point 1.4, d), du règlement d'exécution (UE) 2019/317. En conséquence, la Commission a évalué si les écarts observés par rapport à la tendance du DUC à l'échelle de l'Union et à la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union mentionnés aux considérants 34 et 35 étaient uniquement dus à des coûts fixés supplémentaires liés à des mesures nécessaires à la réalisation des objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la capacité ou à des mesures de restructuration au sens de l'article 2, point 18), du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(38) Le conseil d'évaluation des performances a calculé les différences estimées entre les coûts fixés pour la PR4 établis par l'Irlande dans le projet de plan de performance révisé et les coûts fixés qui seraient requis pour s'aligner sur la tendance du DUC à l'échelle de l'Union pour la PR4 et la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union pour la PR3 et la PR4 combinées. D'après les conclusions du conseil d'évaluation des performances, les coûts fixés totaux pour la PR4 proposés par l'Irlande sont inférieurs d'environ 92,9 millions d'EUR en euros de 2022 au niveau requis pour répondre à la tendance du DUC à l'échelle de l'Union, ce qui représente un écart annuel moyen de 18,6 millions d'EUR en euros de 2022. Une différence du même ordre, s'élevant sur l'ensemble de la PR4 à environ 98,0 millions d'EUR en euros de 2022, est observée par rapport au niveau requis pour s'aligner sur la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union, ce qui représente un écart moyen annuel de 19,6 millions d'EUR en euros de 2022.

(39) Pour ce qui est du critère énoncé à l'annexe IV, point 1.4, d), i), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission constate que l'Irlande mentionne, dans le projet de plan de performance révisé, les coûts fixés supplémentaires qui seront supportés au cours de la PR4 par le prestataire de services de navigation aérienne en route «AirNav Ireland» en lien avec les mesures nécessaires à la réalisation des objectifs locaux en matière de capacité (ci-après les «mesures en matière de capacité»).

(40) La Commission observe que l'Irlande a présenté et quantifié, dans le projet de plan de performance révisé, huit mesures en matière de capacité d'une valeur totale de 104,1 millions d'EUR en termes réels en euros de 2022 au cours de la PR4.

(41) Ces mesures en matière de capacité comprennent en premier lieu la formation et le recrutement, par AirNav Ireland, de personnel supplémentaire, constitué notamment d'ATCO et d'ATSEP:

— au cours de la PR4, AirNav Ireland prévoit d'augmenter de 30 équivalents temps plein (ETP) le nombre d'ATCO en activité au centre de contrôle régional (ACC) de Shannon, portant ainsi le nombre total d'ATCO en activité au sein de l'ACC à 225 ETP en 2029. L'Irlande explique que, grâce à cette mesure, le niveau des effectifs d'ATCO d'AirNav Ireland sera suffisant pour répondre à la demande de trafic tout en augmentant la résilience de ses activités. En conséquence, AirNav Ireland s'attend à réduire considérablement le recours aux heures supplémentaires effectuées par les ATCO;

— en ce qui concerne le recrutement d'ATSEP supplémentaires, l'Irlande explique que l'augmentation du niveau des effectifs d'ingénieurs favoriserait la réalisation de projets d'investissement en capital et la mise en œuvre d'un nouveau système ATM au cours de la PR4, dès lors qu'au cours des périodes de référence précédentes, le PSNA n'a pas été en mesure de déployer pleinement les investissements faute de ressources suffisantes pour les postes d'ATSEP. En outre, AirNav Ireland prévoit de se doter d'un total de 83 gestionnaires des opérations et agents de soutien général d'ici à 2029, dégageant ainsi les ATCO des tâches non opérationnelles et augmentant par là même la productivité et l'efficience des ATCO en poste.

(42) L'Irlande invoque également, en tant que mesure en matière de capacité, les investissements dans les systèmes et les infrastructures, ainsi que l'acquisition et le déploiement d'un nouveau système ATM, dont il résultera des améliorations fonctionnelles et techniques:

— le nouveau système ATM remplacera l'ancien système utilisé à ce jour depuis 17 ans. Le nouveau système ATM permettra de renforcer les fonctionnalités techniques d'aide à la décision pour les ATCO, d'améliorer la productivité des ATCO et d'automatiser les tâches de routine;

— AirNav Ireland prévoit également de mettre en œuvre un nouveau système ATM d'urgence et d'agrandir les bâtiments de son ACC. Cet investissement permettra d'éprouver et de valider les installations du nouveau système ATM, d'accroître la capacité et d'assurer la continuité du service;

— en outre, AirNav Ireland mettra à niveau son infrastructure radar, notamment en remplaçant des composants techniques installés entre 2005 et 2008 qui sont arrivés en fin de vie. L'objectif de cet investissement est d'assurer une couverture radar fiable et d'améliorer la capacité et la productivité.

(43) Le conseil d'évaluation des performances a analysé en détail les mesures en matière de capacité invoquées par l'Irlande. Dans son analyse, il a tenu compte des justifications supplémentaires fournies dans le projet de plan de performance révisé et des mécanismes incitatifs supplémentaires, visés aux considérants 25 et 26, que l'Irlande a établis dans le contexte de la mise en œuvre des recrutements prévus d'ATCO et d'ATSEP au cours de la PR4. Dans ces conditions, il a considéré que les mesures en matière de capacité invoquées par l'Irlande étaient nécessaires et proportionnées pour réaliser des objectifs en matière de capacité.

(44) Il ressort de l'évaluation réalisée par le conseil d'évaluation des performances que les coûts supplémentaires déclarés par l'Irlande en lien avec les mesures en matière de capacité mentionnées aux considérants 39 à 43 sont supérieurs aux écarts par rapport aux tendances en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union calculés par le conseil d'évaluation des performances et présentés au considérant 38.

(45) Eu égard aux éléments exposés aux considérants 39 à 44, la Commission estime que le critère énoncé à l'annexe IV, point 1.4, d), i), du règlement d'exécution (UE) 2019/317 devrait être considéré comme rempli en ce qui concerne l'Irlande pour ce qui est de l'écart par rapport à la tendance du DUC à l'échelle de l'Union visé au considérant 34 et de l'écart par rapport à la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union visé au considérant 35. Par conséquent, la Commission considère que l'Irlande a tenu compte de manière satisfaisante des recommandations énoncées à l'article 3 de la décision d'exécution (UE) 2025/1040 en ce qui concerne la révision de ses objectifs de performance locaux en matière d'efficacité économique.

(46) Sur la base des constatations figurant aux considérants 30 à 45, les objectifs dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique figurant dans le projet de plan de performance révisé devraient être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4.

Révision des objectifs en matière d'efficacité économique pour les services de navigation aérienne terminaux

(47) Conformément à l'annexe IV, point 2.1, c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission a procédé à la révision des objectifs de performance en matière d'efficacité économique pour les services de navigation aérienne terminaux fixés dans le projet de plan de performance révisé de l'Irlande pour les aéroports visés à l'article 1er, paragraphes 3 et 4, dudit règlement d'exécution. Il a été constaté que ces objectifs ne suscitaient pas de préoccupations.

CONCLUSION

(48) À la lumière de tout ce qui précède, la Commission a constaté que les objectifs de performance figurant dans le projet de plan de performance révisé de l'Irlande sont compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les objectifs de performance contenus dans le projet de plan de performance révisé présenté par l'Irlande pour la quatrième période de référence («PR4») et énumérés en annexe de la présente décision sont compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4 définis dans la décision d'exécution (UE) 2024/1688.

Article 2

L'Irlande est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 23 avril 2026.

Par la Commission
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membre de la Commission

ANNEXE

Objectifs de performance figurant dans le projet de plan de performance révisé présenté par l'Irlande en application du règlement (CE) nº 549/2004, jugés compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la quatrième période de référence

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ RELATIF À LA SÉCURITÉ

Efficacité de la gestion de la sécurité

Irlande	**Objectifs relatifs à l'efficacité de la gestion de la sécurité, exprimés en termes de niveau de réalisation**, allant des niveaux A à D de l'AESA					
Prestataire de services de navigation aérienne concerné	**Objectif en matière de gestion de la sécurité**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
AirNav Ireland	Politique et objectifs de sécurité	C	C	C	C	**C**
	Gestion des risques pour la sécurité	D	D	D	D	**D**
	Assurance de la sécurité	C	C	C	C	**C**
	Promotion de la sécurité	C	C	C	C	**C**
	Culture de la sécurité	C	C	C	C	**C**

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'ENVIRONNEMENT

Efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle

Irlande	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objectifs dans le domaine de performance clé de l'environnement, exprimés en termes d'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle	**1,42 %**	**1,40 %**	**1,38 %**	**1,36 %**	**1,34 %**

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE LA CAPACITÉ

Retard ATFM moyen en route en minutes par vol

Irlande	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objectifs dans le domaine de performance clé de la capacité, exprimés en minutes de retard ATFM par vol	**0,03**	**0,03**	**0,02**	**0,02**	**0,02**

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

Coût unitaire fixé pour les services de navigation aérienne en route

Zone tarifaire de route de l'Irlande	**Valeur de référence 2019**	**Valeur de référence 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objectifs d'efficacité économique révisés, exprimés en coût unitaire fixé pour les services en route (en termes réels en prix de 2022)	**27,61 EUR**	**26,89 EUR**	**28,49 EUR**	**29,51 EUR**	**29,49 EUR**	**29,56 EUR**	**29,85EUR**