2026/1042

18.5.2026

DECISÃO (UE) 2026/1042 DA COMISSÃO

de 23 de abril de 2026

relativa à coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho revisto apresentado pela Irlanda ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho com os objetivos de desempenho a nível da União para o quarto período de referência do sistema de desempenho e regime de tarifação do céu único europeu

[notificada com o número C(2026) 2554]

(Apenas fazem fé os textos nas línguas inglesa e irlandesa)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu («regulamento-quadro») ([1]), nomeadamente o artigo 11.º, n.º 3, alínea c),

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2024/2803 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2024, relativo à implementação do Céu Único Europeu ([2]), nomeadamente o artigo 58.º, n.º 3,

Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu e que revoga os Regulamentos de Execução (UE) n.º 390/2013 e (UE) n.º 391/2013 ([3]), nomeadamente o artigo 15.º, n.ºs 1 e 2,

Considerando o seguinte:

CONSIDERAÇÕES DE CARÁTER GERAL

(1) Nos termos do artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004, os Estados-Membros devem estabelecer planos, a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo («FAB»), que incluam objetivos de desempenho para cada período de referência do sistema de desempenho e regime de tarifação para os serviços de navegação aérea e as funções da rede. Esses planos devem incluir objetivos de desempenho locais coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o período de referência em causa.

(2) Em 12 de junho de 2024, a Comissão definiu objetivos de desempenho a nível da União para o quarto período de referência («PR4», 2025-2029). Esses objetivos de desempenho a nível da União foram estabelecidos pela Decisão de Execução (UE) 2024/1688 da Comissão ([4]).

(3) Em 1 de outubro de 2024, a Irlanda apresentou à Comissão um projeto de plano de desempenho para o PR4. Após a verificação da exaustividade desse projeto de plano de desempenho pela Comissão, a Irlanda apresentou um projeto de plano de desempenho atualizado («projeto de plano de desempenho») em 18 de novembro de 2024.

([1]) JO L 96 de 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 de 25.2.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Decisão de Execução (UE) 2024/1688 da Comissão, de 12 de junho de 2024, que estabelece os objetivos de desempenho a nível da União da rede de gestão do tráfego aéreo para o quarto período de referência com início em 1 de janeiro de 2025 e fim em 31 de dezembro de 2029 (JO L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(4) A Comissão considerou que os objetivos de desempenho da relação custo-eficiência definidos pela Irlanda no projeto de plano de desempenho para a sua zona de tarifação de rota não cumprem os critérios de avaliação estabelecidos no ponto 1.4 do anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão e, por conseguinte, não são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

(5) Por conseguinte, em 16 de maio de 2025, a Comissão notificou a Irlanda das suas conclusões relativamente à incoerência dos objetivos de desempenho a que se refere o considerando 4 através da Decisão de Execução (UE) 2025/1040 da Comissão ([5]). Nessa decisão, a Comissão emitiu recomendações à Irlanda com vista a assegurar a coerência dos objetivos de desempenho do Estado-Membro com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

(6) Em 18 de agosto de 2025, a Irlanda apresentou para avaliação pela Comissão um projeto de plano de desempenho revisto para o PR4. Na sequência da verificação da exaustividade desse plano, a Irlanda apresentou uma versão atualizada do projeto de plano de desempenho revisto («projeto de plano de desempenho revisto») em 8 de outubro de 2025.

(7) Em conformidade com o artigo 15.º, n.º 1, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão avaliou a coerência dos objetivos de desempenho locais incluídos no projeto de plano de desempenho revisto com base nos critérios de avaliação estabelecidos no ponto 1 do anexo IV do mesmo regulamento, e tendo em conta as circunstâncias locais quando pertinente.

(8) A Comissão complementou a sua avaliação do projeto de plano de desempenho revisto com uma análise dos elementos especificados no ponto 2 do anexo IV do referido Regulamento de Execução. No entanto, a repartição de custos entre os serviços de rota e de terminal a que se refere o ponto 2.1, alínea d), subalínea vii), do anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 é objeto de uma revisão separada pela Comissão, com base em informações adicionais apresentadas pela Irlanda em dezembro de 2025. Por conseguinte, a Comissão não retirou quaisquer conclusões, nesta fase, no que respeita à conformidade dessa metodologia de repartição de custos com o artigo 15.º, n.º 2, alíneas e) e f), do Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho ([6]) e com o artigo 22.º, n.º 5, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

(9) O Órgão de Análise do Desempenho («PRB»), que assiste a Comissão na aplicação dos sistemas de desempenho e dos regimes de tarifação nos termos do artigo 13.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2024/2803, apresentou à Comissão o seu parecer sobre a coerência dos objetivos de desempenho previstos no projeto de plano de desempenho revisto da Irlanda com os objetivos de desempenho a nível da União. As conclusões apresentadas na presente decisão têm em conta a avaliação técnica pormenorizada constante do parecer do PRB ([7]).

AVALIAÇÃO DA COMISSÃO

Avaliação dos objetivos de segurança

(10) Quanto ao domínio essencial de desempenho da segurança, a coerência dos objetivos incluídos no projeto de plano de desempenho revisto foi avaliada nos termos do ponto 1.1 do anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

([5]) Decisão de Execução (UE) 2025/1040 da Comissão, de 16 de maio de 2025, sobre a incoerência de determinados objetivos de desempenho incluídos nos projetos de planos nacionais e nos planos de desempenho relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo apresentados pela Alemanha, Bélgica, Dinamarca, Eslováquia, Estónia, França, Grécia, Irlanda, Letónia, Luxemburgo e Países Baixos ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho com os objetivos de desempenho a nível da União para o quarto período de referência do sistema de desempenho e regime de tarifação do céu único europeu (JO L, 2025/1040, 23.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

([6]) Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu («regulamento relativo à prestação de serviços») (JO L 96 de 31.3.2004, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

([7]) Parecer n.º 1-2026 do PRB sobre a avaliação dos projetos de planos de desempenho revistos para o quarto período de referência (PR4), 28 de janeiro de 2026.

(11) Os objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da segurança propostos pela Irlanda em relação à eficácia da gestão da segurança, subdivididos por objetivo de gestão da segurança e expressos em níveis de execução, são os seguintes:

Irlanda	**Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em níveis de execução, do nível A ao nível D da AESA**					
Prestador de serviços de navegação aérea	**Objetivo de gestão da segurança**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
AirNav Ireland	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C	**C**
	Gestão dos riscos para a segurança	D	D	D	D	**D**
	Garantia de segurança	C	C	C	C	**C**
	Promoção da segurança	C	C	C	C	**C**
	Cultura de segurança	C	C	C	C	**C**

(12) A Comissão considerou que os objetivos de desempenho em matéria de segurança propostos pela Irlanda para o prestador de serviços de navegação aérea «AirNav Ireland» coincidem com os objetivos de segurança a nível da União para cada ano civil de 2025 a 2029.

(13) A Comissão regista que o projeto de plano de desempenho revisto estabelece medidas para a AirNav Ireland com vista à consecução dos objetivos de segurança locais, tais como a melhoria da identificação e do registo dos perigos, a aquisição de *software* para analisar dados sobre os níveis de fadiga dos controladores de tráfego aéreo («ATCO») e o recrutamento de analistas de segurança para examinar as alterações nos processos de gestão.

(14) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 11, 12 e 13, os objetivos de desempenho locais em matéria de segurança para 2029 incluídos no projeto de plano de desempenho revisto estão em consonância com os objetivos correspondentes a nível da União estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2024/1688. Por conseguinte, esses objetivos de desempenho locais em matéria de segurança devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União.

Avaliação dos objetivos ambientais

(15) Quanto ao domínio essencial de desempenho do ambiente, a coerência dos objetivos incluídos no projeto de plano de desempenho revisto relativamente à eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real foi avaliada com base no critério estipulado no ponto 1.2 do anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos ambientais propostos pela Irlanda foram comparados com os valores de referência da eficiência de voo horizontal em rota estabelecidos no plano de melhoria da rede europeia de rotas («ERNIP»), elaborado nos termos do anexo I do Regulamento de Execução (UE) 2019/123 da Comissão ([8]) e disponível no momento da adoção dos objetivos de desempenho a nível da União para o PR4, ou seja, em 2 de julho de 2024.

([8]) Regulamento de Execução (UE) 2019/123 da Comissão, de 24 de janeiro de 2019, que estabelece as regras de execução para a implementação das funções de rede na gestão do tráfego aéreo (ATM) e que revoga o Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão (JO L 28 de 31.1.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(16) Os objetivos de desempenho do ambiente propostos pela Irlanda para o PR4 e os valores de referência nacionais correspondentes com base no ERNIP, expressos em eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real, são os seguintes:

Irlanda	2025	2026	2027	2028	2029
Objetivos no domínio essencial de desempenho do ambiente, expressos como eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	**1,42 %**	**1,40 %**	**1,38 %**	**1,36 %**	**1,34 %**
Valores de referência	1,42 %	1,40 %	1,38 %	1,36 %	1,34 %

(17) A Comissão observa que os objetivos ambientais propostos pela Irlanda coincidem com os valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil do PR4.

(18) A Comissão regista que a Irlanda apresentou, no projeto de plano de desempenho revisto, medidas para a consecução dos objetivos ambientais locais, que incluem a implantação de um novo sistema para a gestão de tráfego aéreo («ATM») e a implementação de um espaço aéreo transfronteiriço de rotas livres, incluindo eventuais melhorias adicionais identificadas durante o PR4.

(19) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 16, 17 e 18, os objetivos no domínio essencial de desempenho do ambiente incluídos no projeto de plano de desempenho revisto da Irlanda devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

Avaliação dos objetivos de capacidade

(20) Quando ao domínio essencial de desempenho da capacidade, a coerência dos objetivos incluídos no projeto de plano de desempenho revisto relativamente ao atraso médio da gestão do fluxo de tráfego aéreo («ATFM») em rota por voo foi avaliada com base no critério estipulado no ponto 1.3 do anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos de capacidade propostos pela Irlanda foram comparados com os valores de referência pertinentes estabelecidos no plano de operações da rede, elaborado nos termos do artigo 9.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/123 e disponível no momento da adoção dos objetivos de desempenho a nível da União para o PR4, ou seja, em 2 de julho de 2024.

(21) Os objetivos de capacidade em rota propostos pela Irlanda para o PR4, expressos em minutos de atraso ATFM por voo, bem como os valores de referência correspondentes estabelecidos no plano de operações da rede, são os seguintes:

Irlanda	2025	2026	2027	2028	2029
Objetivos no domínio essencial de desempenho da capacidade, expressos em minutos de atraso ATFM em rota por voo	**0,03**	**0,03**	**0,02**	**0,02**	**0,02**
Valores de referência	0,08	0,06	0,05	0,03	0,03

(22) A Comissão observa que os objetivos de capacidade propostos pela Irlanda são inferiores aos valores de referência nacionais correspondentes para cada ano do PR4.

(23) A Comissão regista que a Irlanda apresentou, no projeto de plano de desempenho revisto, medidas para a consecução dos objetivos locais de capacidade em rota, que incluem o recrutamento e a formação de novos ATCO e pessoal responsável pelos sistemas eletrónicos de segurança do tráfego aéreo («ATSEP»), uma melhor setorização e a realização de investimentos em sistemas e infraestruturas que permitam o reforço da capacidade.

(24) Além disso, a Comissão regista que a Irlanda estabeleceu, no projeto de plano de desempenho revisto, dois indicadores-chave de desempenho («ICD») adicionais e objetivos de desempenho adicionais conexos no domínio essencial de desempenho da capacidade, em conformidade com o artigo 8.º, n.º 4, e o artigo 10.º, n.º 3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão. O objetivo desses ICD adicionais é acompanhar a aplicação pela AirNav Ireland das medidas destinadas a reforçar os seus níveis de pessoal ATCO e ATSEP, medidos em equivalentes a tempo completo («ETC»). O reforço do número de ETC nessas categorias de pessoal é fundamental para expandir a capacidade do espaço aéreo e apoiar a execução atempada dos investimentos previstos em ativos fixos.

(25) A Irlanda criou igualmente regimes de incentivos de natureza financeira, em conformidade com o artigo 11.º, n.º 4, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, a fim de apoiar a consecução dos objetivos de desempenho da capacidade adicionais referidos no considerando 24.

(26) No que se refere aos considerandos 24 e 25, a Comissão considera positivos os objetivos de desempenho da capacidade adicionais e os respetivos regimes de incentivos financeiros estabelecidos pela Irlanda no projeto de plano de desempenho revisto. A Comissão regista que os incentivos financeiros estão associados à evolução real do tráfego durante o PR4 e visariam atenuar os custos suportados pelos utilizadores do espaço aéreo no caso de os recrutamentos previstos de ATCO e ATSEP não serem plenamente executados. A Comissão considera que os incentivos financeiros estabelecidos para o prestador de serviços de navegação aérea a este respeito são justificados e proporcionados tendo em conta os custos significativos associados aos recrutamentos previstos de ATCO e ATSEP adicionais durante o PR4.

(27) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 21 a 26, os objetivos no domínio essencial de desempenho da capacidade incluídos no projeto de plano de desempenho revisto da Irlanda e referidos no considerando 21 devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

Revisão dos objetivos de capacidade para os serviços de navegação aérea de terminal

(28) Nos termos do ponto 2.1, alínea b), do anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão analisou os objetivos de desempenho da capacidade para os serviços de navegação aérea de terminal estabelecidos no projeto de plano de desempenho revisto da Irlanda em relação aos aeroportos referidos no artigo 1.º, n.ºs 3 e 4, do Regulamento de Execução. Constatou-se que esses objetivos não suscitam preocupações.

Avaliação dos objetivos da relação custo-eficiência

(29) A Comissão concluiu, na Decisão de Execução (UE) 2025/1040, que os objetivos propostos em matéria de custo-eficiência em rota incluídos no projeto de plano de desempenho da Irlanda apresentado em 2024 eram incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União. A Irlanda propôs objetivos revistos em matéria de custo-eficiência em rota no seu projeto de plano de desempenho revisto.

(30) O quadro que se segue mostra os objetivos de desempenho revistos da relação custo-eficiência propostos pela Irlanda no projeto de plano de desempenho revisto.

Zona de tarifação de rota da Irlanda	Valor de referência de 2019	Valor de referência de 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Objetivos revistos da relação custo-eficiência, expressos como custo unitário determinado em rota (em termos reais, a preços de 2022)	**27,61 EUR**	**26,89 EUR**	**28,49 EUR**	**29,51 EUR**	**29,49 EUR**	**29,56 EUR**	**29,85EUR**

(31) A Comissão regista que o custo unitário determinado («DUC») da Irlanda para cada ano do PR4 é ligeiramente inferior ao do projeto de plano de desempenho apresentado em 2024, o que representa uma melhoria.

(32) Os custos determinados expressos em EUR, em termos reais, a preços de 2022 («EUR 2022»), e os pressupostos de tráfego para a zona de tarifação, tal como estabelecidos no projeto de plano de desempenho revisto da Irlanda, são apresentados no quadro seguinte:

Zona de tarifação de rota da Irlanda	2025	2026	2027	2028	2029
Custos determinados revistos em termos reais, a preços de 2022 (incluídos no projeto de plano de desempenho revisto)	**147 M EUR**	**155 M EUR**	**158 M EUR**	**161 M EUR**	**165 M EUR**
Previsão de tráfego (incluída no projeto de plano de desempenho revisto), expressa em milhares de unidades de serviço de rota	**5 175**	**5 256**	**5 349**	**5 458**	**5 544**

(33) A Comissão avaliou a coerência dos objetivos revistos da relação custo-eficiência propostos pela Irlanda com base nos critérios estabelecidos no ponto 1.4, alíneas a), b) e c), do anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

(34) Quanto ao critério estipulado no ponto 1.4, alínea a), do anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a tendência do DUC em rota ao nível da zona de tarifação de +2,1 % durante o PR4 fica aquém da tendência da União de −1,2 % no mesmo período.

(35) Quanto ao critério estipulado no ponto 1.4, alínea b), do anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que o desempenho da tendência do DUC ao nível da zona de tarifação no terceiro período de referência («PR3») e no PR4 de +0,9 % fica aquém da tendência da União de longo prazo de −1,0 % no mesmo período.

(36) Quanto ao critério estipulado no ponto 1.4, alínea c), do anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que o valor de referência do DUC da Irlanda de 26,89 EUR, em EUR2022, é 5,4 % inferior ao valor de referência médio de 28,43 EUR, em EUR2022, do grupo de comparação relevante, estabelecido no artigo 7.º, alínea b), da Decisão de Execução (UE) 2024/1688.

(37) Além disso, a Comissão examinou se os desvios referidos nos considerandos 34 e 35 podem ser considerados necessários e proporcionados nos termos do ponto 1.4, alínea d), do anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, a Comissão avaliou se os desvios observados em relação à tendência do DUC a nível da União e à tendência do DUC de longo prazo a nível da União a que se referem os considerandos 34 e 35 se devem exclusivamente a custos determinados adicionais relacionados com medidas necessárias para a consecução dos objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da capacidade ou a medidas de reestruturação na aceção do artigo 2.º, n.º 18, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

(38) O PRB calculou as diferenças estimadas entre os custos determinados para o PR4 estabelecidos pela Irlanda no projeto de plano de desempenho revisto e os custos determinados que seriam necessários para cumprir a tendência do DUC a nível da União para o PR4 e a tendência do DUC a nível da União de longo prazo para o PR3 e o PR4 combinados. Com base nas conclusões do PRB, os custos determinados totais para o PR4 propostos pela Irlanda ficam aquém em cerca de 92,9 milhões de EUR, em EUR2022, do nível necessário para cumprir a tendência do DUC a nível da União, o que representa um desvio médio anual de 18,6 milhões de EUR, em EUR2022. Observa-se uma diferença semelhante ao longo de todo o PR4, que ascende a cerca de 98,0 milhões de EUR, em EUR2022, em comparação com o nível necessário para cumprir a tendência do DUC de longo prazo a nível da União, o que corresponde a um diferencial médio anual de 19,6 milhões de EUR, em EUR2022.

(39) Em relação ao critério especificado no ponto 1.4, alínea d), subalínea i), do anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão regista que a Irlanda menciona, no projeto de plano de desempenho revisto, os custos determinados adicionais incorridos durante o PR4 pelo prestador de serviços de navegação aérea de rota AirNav Ireland relativamente a medidas necessárias para a consecução dos objetivos de capacidade locais («medidas de capacidade»).

(40) A Comissão observa que a Irlanda apresentou e quantificou, no projeto de plano de desempenho revisto, oito medidas de capacidade de um valor total de 104,1 milhões de EUR durante o PR4, expresso em termos reais em EUR2022.

(41) Essas medidas de capacidade incluem, em primeiro lugar, a formação e o recrutamento de pessoal adicional, em especial ATCO e ATSEP, pela AirNav Ireland:

— a AirNav Ireland tenciona aumentar, durante o PR4, em 30 ETC o número de ATCO em operações no centro de controlo regional de Shannon («ACC»), elevando assim o número total de ATCO em operações no ACC para 225 ETC em 2029. A Irlanda explica que, através desta medida, o número de pessoal ATCO da AirNav Ireland será adequado para satisfazer a procura de tráfego, reforçando simultaneamente a resiliência das suas operações. Consequentemente, a AirNav Ireland espera reduzir consideravelmente o recurso a horas extraordinárias do pessoal ATCO,

— no que diz respeito ao recrutamento de novos ATSEP, a Irlanda explica que o aumento do número de pessoal de engenharia apoiaria a execução de projetos de investimento de capital e a implementação de um novo sistema ATM durante o PR4, tendo em conta que, em períodos de referência anteriores, o prestador de serviços de navegação aérea não conseguiu concretizar plenamente os investimentos devido a uma falta de recursos em posições ATSEP. Além disso, a AirNav Ireland pretende empregar um total de 83 efetivos de gestão de operações e de apoio aéreo até 2029, o que libertaria os ATCO de tarefas não operacionais, aumentando assim a sua produtividade e a eficiência.

(42) A Irlanda invoca igualmente, como medida de capacidade, investimentos em sistemas e infraestruturas, a aquisição e a implantação de um novo sistema ATM, que proporcionará melhorias funcionais e técnicas:

— o novo sistema ATM substituirá o atual, que está em uso há 17 anos. O novo sistema ATM permitirá reforçar as funcionalidades técnicas para apoiar a tomada de decisões dos ATCO, melhorar a produtividade dos ATCO e automatizar tarefas rotineiras,

— a AirNav Ireland tenciona igualmente implementar um novo sistema ATM de contingência e ampliar os seus edifícios ACC. Este investimento permitirá colocar à prova e testar as instalações do novo sistema ATM, aumentar a capacidade e assegurar a continuidade do serviço,

— Ademais, a AirNav Ireland modernizará as suas infraestruturas de radar, nomeadamente através da substituição de componentes técnicos instalados entre 2005 e 2008 que tenham atingido o fim da sua vida útil. O objetivo deste investimento é garantir uma cobertura de radar fiável, maior capacidade e produtividade.

(43) O PRB analisou em pormenor as medidas de capacidade apresentadas pela Irlanda. Na sua análise, o PRB teve em conta as justificações adicionais apresentadas no projeto de plano de desempenho revisto e os regimes de incentivos adicionais, referidos nos considerandos 25 e 26, que foram criados pela Irlanda em relação à execução dos recrutamentos previstos de ATCO e ATSEP durante o PR4. Neste contexto, o PRB considerou que as medidas de capacidade invocadas pela Irlanda são necessárias e proporcionadas para a consecução dos objetivos de capacidade.

(44) Tendo em conta a avaliação efetuada pelo PRB, os custos adicionais comunicados pela Irlanda para as medidas de capacidade referidas nos considerandos 39 a 43 superam os desvios observados em relação às tendências da relação custo-eficiência a nível da União calculadas pelo PRB e referidas no considerando 38.

(45) Tendo em conta as considerações tecidas nos considerandos 39 a 44, deve considerar-se que o critério especificado no ponto 1.4, alínea d), subalínea i), do anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 foi cumprido pela Irlanda em relação ao desvio face à tendência do DUC a nível da União, referido no considerando 34, e ao desvio face à tendência do DUC de longo prazo a nível da União, referido no considerando 35. Por conseguinte, a Comissão considera que a Irlanda deu resposta adequada às recomendações estabelecidas no artigo 3.º da Decisão de Execução (UE) 2025/1040 no que diz respeito à revisão dos seus objetivos de desempenho locais em matéria de relação custo-eficiência.

(46) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 30 a 45, os objetivos no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência incluídos no projeto de plano de desempenho revisto devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

Revisão dos objetivos da relação custo-eficiência para os serviços de navegação aérea de terminal

(47) Nos termos do ponto 2.1, alínea c), do anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão analisou os objetivos de desempenho da relação custo-eficiência para os serviços de navegação aérea de terminal estabelecidos no projeto de plano de desempenho revisto da Irlanda em relação aos aeroportos referidos no artigo 1.º, n.os 3 e 4, do Regulamento de Execução. Constatou-se que esses objetivos não suscitam preocupações.

CONCLUSÕES

(48) Tendo em conta o que precede, a Comissão concluiu que os objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho revisto da Irlanda são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho revisto apresentado pela Irlanda para o quarto período de referência («PR4»), enumerados no anexo da presente decisão, são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4 estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2024/1688.

Artigo 2.º

A destinatária da presente decisão é a Irlanda.

Feito em Bruxelas, em 23 de abril de 2026.

Pela Comissão
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membro da Comissão

ANEXO

Objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho revisto apresentado pela Irlanda, nos termos do Regulamento (CE) n.º 549/2004, considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o quarto período de referência

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA SEGURANÇA

Eficácia da gestão da segurança

Irlanda	**Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em níveis de execução**, do nível A ao nível D da AESA					
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	**Objetivo de gestão da segurança**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
AirNav Ireland	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C	**C**
	Gestão dos riscos para a segurança	D	D	D	D	**D**
	Garantia de segurança	C	C	C	C	**C**
	Promoção da segurança	C	C	C	C	**C**
	Cultura de segurança	C	C	C	C	**C**

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DO AMBIENTE

Eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real

Irlanda	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos no domínio essencial de desempenho do ambiente, expressos como eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	**1,42 %**	**1,40 %**	**1,38 %**	**1,36 %**	**1,34 %**

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA CAPACIDADE

Atraso ATFM médio em rota, expresso em minutos por voo

Irlanda	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos no domínio essencial de desempenho da capacidade, expressos em minutos de atraso ATFM por voo	**0,03**	**0,03**	**0,02**	**0,02**	**0,02**

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

Custo unitário determinado para os serviços de navegação aérea de rota

Zona de tarifação de rota da Irlanda	**Valor de referência de 2019**	**Valor de referência de 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos revistos da relação custo-eficiência, expressos como custo unitário determinado em rota (em termos reais, a preços de 2022)	**27,61 EUR**	**26,89 EUR**	**28,49 EUR**	**29,51 EUR**	**29,49 EUR**	**29,56 EUR**	**29,85EUR**