2026/1042

18.5.2026 г.

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2026/1042 НА КОМИСИЯТА

от 23 април 2026 година

относно съгласуваността на целите за ефективност, включени в преработения проектоплан за ефективност, представен от Ирландия в съответствие с Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета, с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност, отнасящи се за четвъртия референтен период на схемата за ефективност и за таксуване в Единното европейско небе

(нотифицирано под номер C(2026) 2554)

(само текстовете на английски и ирландски език са автентични)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе (рамков регламент) ([1]), и по-специално член 11, параграф 3, буква в) от него,

като взе предвид Регламент (ЕС) 2024/2803 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2024 г. за реализирането на Единното европейско небе ([2]), и по-специално член 58, параграф 3 от него,

като взе предвид Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 на Комисията от 11 февруари 2019 г. за определяне на схема за ефективност и за таксуване в Единното европейско небе и за отмяна на регламенти за изпълнение (ЕС) № 390/2013 и (ЕС) № 391/2013 ([3]), и по-специално член 15, параграфи 1 и 2 от него,

като има предвид, че:

ОБЩИ СЪОБРАЖЕНИЯ

(1) Съгласно член 11 от Регламент (ЕО) № 549/2004 държавите членки трябва да изготвят планове на национално равнище или на равнище функционални блокове въздушно пространство (ФБВП), в т.ч. цели за ефективност, за всеки референтен период от схемата за ефективност и за таксуване за аеронавигационното обслужване и мрежовите функции. Тези планове трябва да включват местни цели за ефективност, които са съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за съответния референтен период.

(2) На 12 юни 2024 г. Комисията прие валидни за целия Европейски съюз цели за ефективност за четвъртия референтен период (наричан по-долу за краткост „РП4“, 2025—2029 г.). Валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност бяха определени с Решение за изпълнение (ЕС) 2024/1688 на Комисията ([4]).

(3) На 1 октомври 2024 г. Ирландия представи на Комисията проектоплан за ефективност за РП4. След проверка на пълнотата на този проектоплан за ефективност от страна на Комисията, на 18 ноември 2024 г. Ирландия представи актуализиран проектоплан за ефективност (наричан по-долу за краткост „проектопланът за ефективност“).

([1]) ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1 ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) ОВ L, 2024/2803, 11.11.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) ОВ L 56, 25.2.2019 г., стр. 1, http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/2025-01-01.
([4]) Решение за изпълнение (ЕС) 2024/1688 на Комисията от 12 юни 2024 г. за определяне на валидни за целия Европейски съюз цели за ефективност на мрежата за управление на въздушното движение за четвъртия референтен период от 1 януари 2025 г. до 31 декември 2029 г. (ОВ L, 2024/1688, 17.6.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(4) Комисията установи, че целите за ефективност на разходите, определени от Ирландия в проектоплана за ефективност по отношение на нейната зона за събиране на такси при прелитане, не отговарят на критериите за оценка, определени в точка 1.4 от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 на Комисията, и следователно не са съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4.

(5) Поради това, чрез Решение за изпълнение (ЕС) 2025/1040 на Комисията ([5]), на 16 май 2025 г. Комисията уведоми Ирландия за констатираната несъгласуваност на целите за ефективност, посочена в съображение (4). В посоченото решение Комисията отправи препоръки към Ирландия да осигури съгласуваност на своите цели за ефективност с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4.

(6) На 18 август 2025 г. Ирландия представи за оценка от Комисията преработен проектоплан за ефективност за РП4. След проверката на пълнотата на този план, на 8 октомври 2025 г. Ирландия представи актуализирана версия на преработения проектоплан за ефективност (наричан по-долу за краткост „преработеният проектоплан за ефективност“).

(7) В съответствие с член 15, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 Комисията е оценила съгласуваността на местните цели за ефективност, включени в преработения проектоплан за ефективност, въз основа на критериите за оценка, определени в точка 1 от приложение IV към посочения регламент за изпълнение, и с оглед на местните обстоятелства, по целесъобразност.

(8) Комисията допълни оценката си на преработения проектоплан за ефективност с преглед на елементите, определени в точка 2 от приложение IV към посочения регламент за изпълнение. Разпределянето на разходите между обслужването при прелитане и обслужването в зоните на летищата, посочено в точка 2.1, буква г), подточка vii) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, обаче е предмет на отделен преглед от страна на Комисията въз основа на допълнителната информация, получена от Ирландия през декември 2025 г. Поради това на този етап Комисията не е направила заключения по отношение на съответствието на тази методика за разпределяне на разходите с член 15, параграф 2, букви д) и е) от Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета ([6]) и член 22, параграф 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.

(9) Съветът за преглед на ефективността (СПЕ), който подпомага Комисията при прилагането на схемите за ефективност и за таксуване съгласно член 13, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2024/2803, представи на Комисията своето становище относно целите за ефективност, включени в преработения проектоплан за ефективност на Ирландия по отношение на съгласуваността на тези цели с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност. При констатациите, изложени в настоящото решение, е взета предвид подробната техническа оценка, представена в становището на СПЕ ([7]).

ОЦЕНКА НА КОМИСИЯТА

Оценка на целите за безопасност

(10) По отношение на ключовата за ефективността област „безопасност“ съгласуваността на целите, включени в преработения проектоплан за ефективност, е оценена в съответствие с точка 1.1 от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.

([5]) Решение за изпълнение (ЕС) 2025/1040 на Комисията от 16 май 2025 г. относно несъгласуваността на определени цели за ефективност, включени в проектоплановете за ефективност на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство, представени от Белгия, Дания, Германия, Естония, Ирландия, Гърция, Франция, Латвия, Люксембург, Нидерландия и Словакия в съответствие с Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета, с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за четвъртия референтен период на схемата за ефективност и за таксуване в Единното европейско небе (ОВ L, 2025/1040, 23.5.2025 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

([6]) Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе (Регламент за осигуряване на обслужване) (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

([7]) Становище № 1-2026 на СПЕ относно оценката на преработените проектопланове за ефективност за четвъртия референтен период (РП4), 28 януари 2026 г.

(11) Целите за ефективност в ключовата за ефективността област „безопасност“, предложени от Ирландия по отношение на ефективността на управлението на безопасността, разпределени по целите за управление на безопасността и изразени като равнище на изпълнение, са следните:

Ирландия	**Цели относно ефективността на управлението на безопасността, изразени като равнище на изпълнение в диапазона от ниво A до ниво D на ЕААБ**					
Доставчик на аеронавигационно обслужване	**Цел за управлението на безопасността**	**2025 г.**	**2026 г.**	**2027 г.**	**2028 г.**	**2029 г.**
AirNav Ireland	Политика и цели за безопасност	C	C	C	C	**C**
	Управление на риска за безопасността	D	D	D	D	**D**
	Осигуряване на безопасност	C	C	C	C	**C**
	Насърчаване на безопасността	C	C	C	C	**C**
	Култура на безопасност	C	C	C	C	**C**

(12) Комисията установи, че предложените от Ирландия цели за ефективност във връзка с безопасността за доставчика на аеронавигационно обслужване — AirNav Ireland, са равни на валидните за целия Европейски съюз цели за безопасност по отношение на всяка календарна година от 2025 г. до 2029 г.

(13) Комисията отбелязва, че в преработения проектоплан за ефективност се определят мерки за AirNav Ireland за постигане на местните цели за безопасност, като например по-добро разпознаване и регистриране на опасностите, закупуване на софтуер за анализ на данни за нивата на умора на ръководителите на полети и назначаване на анализатори на безопасността за преглед на промените в процесите на управление.

(14) Въз основа на констатациите, представени в съображения 11, 12 и 13, местните цели за ефективност за 2029 г. във връзка с безопасността, включени в преработения проектоплан за ефективност, са съгласувани със съответните валидни за целия Европейски съюз цели за ефективност, определени в Решение за изпълнение (ЕС) 2024/1688. Поради това тези местни цели за ефективност във връзка с безопасността следва да се считат за съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност.

Оценка на целите в областта на околната среда

(15) По отношение на ключовата за ефективността област „околна среда“ съгласуваността на целите, включени в преработения проектоплан за ефективност, относно средната ефективност на хоризонтален полет по маршрута (т.е. при прелитане) за действителната траектория, е оценена въз основа на критерия, определен в точка 1.2 от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Съответно предложените цели от Ирландия в областта на околната среда бяха сравнени с относимите референтни стойности за ефективност на хоризонтален полет по маршрута, определени в плана за подобряване на европейската трасова мрежа (ERNIP), изготвен в съответствие с приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/123 на Комисията ([8]) и наличен към момента на приемане на валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4, т.е. на 2 юли 2024 г.

([8]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/123 на Комисията от 24 януари 2019 г. за определяне на подробни правила за прилагане на мрежовите функции за управление на въздушното движение (УВД) и за отмяна на Регламент (ЕС) № 677/2011 на Комисията (ОВ L 28, 31.1.2019 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(16) Целите за ефективност в областта на околната среда, предложени от Ирландия за РП4, и съответните национални референтни стойности от ERNIP, изразени като средна ефективност на хоризонтален полет по маршрута (т.е. при прелитане) за действителната траектория, са следните:

Ирландия	2025 г.	2026 г.	2027 г.	2028 г.	2029 г.
Цели в ключовата за ефективността област „околна среда“, изразени като средна ефективност на хоризонтален полет по маршрута (т.е. при прелитане) за действителната траектория	**1,42 %**	**1,40 %**	**1,38 %**	**1,36 %**	**1,34 %**
Референтни стойности	1,42 %	1,40 %	1,38 %	1,36 %	1,34 %

(17) Комисията отбелязва, че целите в областта на околната среда, предложени от Ирландия, са равни на съответните национални референтни стойности за всяка календарна година от РП4.

(18) Комисията отбелязва, че в преработения проектоплан за ефективност Ирландия е представила мерки за постигане на местните цели в областта на околната среда, които включват внедряването на нова система за управление на въздушното движение (УВД) и въвеждането на трансгранично въздушно пространство за свободно планиране, включително евентуални допълнителни подобрения, които ще бъдат определени през РП4.

(19) Въз основа на констатациите, представени в съображения (16), (17) и (18), целите в ключовата за ефективността област „околна среда“, включени в преработения проектоплан за ефективност на Ирландия, следва да се смятат за съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4.

Оценка на целите във връзка с капацитета

(20) По отношение на ключовата за ефективността област „капацитет“ съгласуваността на целите, включени в преработения проектоплан за ефективност относно средното закъснение в управлението на потоците въздушно движение (УПВД) за полет по маршрута, е оценена въз основа на критерия, определен в точка 1.3 от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. Съответно предложените от Ирландия цели във връзка с капацитета бяха сравнени с относимите референтни стойности, определени в плана за управление на мрежата, изготвен в съответствие с член 9 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/123 и наличен към момента на приемане на валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4, т.е. на 2 юли 2024 г.

(21) Целите във връзка с капацитета при прелитане, предложени от Ирландия за РП4, изразени в минути закъснение в УПВД за полет, както и съответните референтни стойности от плана за управление на мрежата, са следните:

Ирландия	2025 г.	2026 г.	2027 г.	2028 г.	2029 г.
Цели в ключовата за ефективността област „капацитет“, изразени в минути закъснение в УПВД за полет по маршрута	**0,03**	**0,03**	**0,02**	**0,02**	**0,02**
Референтни стойности	0,08	0,06	0,05	0,03	0,03

(22) Комисията отбелязва, че целите във връзка с капацитета, предложени от Ирландия, са по-ниски от съответните национални референтни стойности за всяка година от РП4.

(23) Комисията отбелязва, че в преработения проектоплан за ефективност Ирландия е представила мерки за постигане на местните цели във връзка с капацитета при прелитане, които включват назначаване и обучение на допълнителни ръководители на полети и персонал за техническо обслужване на системите за осигуряване на безопасност при управление на въздушното движение (ATSEP), подобрена секторизация и реализиране на инвестиции в системи и инфраструктури, които предоставят възможност за по-голям капацитет.

(24) Освен това Комисията отбелязва, че в преработения проектоплан за ефективност Ирландия е определила два допълнителни ключови показателя за ефективност (КПЕ) и свързани с тях допълнителни цели за ефективност в ключовата за ефективността област „капацитет“ в съответствие с член 8, параграф 4 и член 10, параграф 3 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 на Комисията. Целта на тези допълнителни КПЕ е да се проследи изпълнението от страна на AirNav Ireland на мерките за увеличаване на числеността на ръководителите на полети и на ATSEP, измерена в еквиваленти на пълно работно време (ЕПРВ). Увеличаването на броя на ЕПРВ в тези категории персонал е от решаващо значение за повишаване на капацитета на въздушното пространство и за подпомагане на навременното осъществяване на планираните инвестиции в дълготрайни активи.

(25) Ирландия също така е създала схеми за стимули от финансово естество в съответствие с член 11, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 на Комисията, за да подпомогне постигането на допълнителните цели за ефективност във връзка с капацитета, посочени в съображение (24).

(26) Що се отнася до съображения (24) и (25), Комисията оценява положително допълнителните цели за ефективност във връзка с капацитета и свързаните с тях схеми за финансови стимули, определени от Ирландия в преработения проектоплан за ефективност. Комисията отбелязва, че финансовите стимули са свързани с действителните промени във въздушното движение през РП4 и ще бъдат предназначени за намаляване на разходите, поемани от ползвателите на въздушното пространство, в случай че планираните назначения на ръководители на полети и на ATSEP не бъдат изпълнени изцяло. Комисията смята, че финансовите стимули, определени за доставчика на аеронавигационно обслужване (ДАНО) в това отношение, са обосновани и пропорционални с оглед на значителните разходи, свързани с планираното назначение на допълнителни ръководители на полети и ATSEP през РП4.

(27) Въз основа на констатациите, представени в съображения (21)—(26), целите в ключовата за ефективността област „капацитет“, включени в преработения проектоплан за ефективност на Ирландия и посочени в съображение (21), следва да се смятат за съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4.

Преглед на целите във връзка с капацитета за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата

(28) В съответствие с точка 2.1, буква б) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 Комисията направи преглед на целите за ефективност във връзка с капацитета за аеронавигационното обслужване в зоните на летищата, определени в преработения проектоплан на Ирландия по отношение на летищата, посочени в член 1, параграфи 3 и 4 от същия регламент за изпълнение. Беше установено, че тези цели не пораждат опасения.

Оценка на целите за ефективност на разходите

(29) В Решение за изпълнение (ЕС) 2025/1040 Комисията стигна до заключението, че предложените цели за ефективност на разходите при прелитане, включени в проектоплана за ефективност на Ирландия, представен през 2024 г., не са съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност. Ирландия предложи преразгледани цели за ефективността на разходите при прелитане в преработения си проектоплан за ефективност.

(30) В таблицата по-долу са показани преразгледаните цели за ефективност на разходите, предложени от Ирландия в преработения проектоплан за ефективност.

Зона на Ирландия за събиране на такси при прелитане	**Базова стойност за 2019 г.**	**Базова стойност за 2024 г.**	**2025 г.**	**2026 г.**	**2027 г.**	**2028 г.**	**2029 г.**
Преразгледани цели за ефективност на разходите, изразени като установени единични разходи при прелитане (в реално изражение по цени от 2022 г.)	**27,61 EUR**	**26,89 EUR**	**28,49 EUR**	**29,51 EUR**	**29,49 EUR**	**29,56 EUR**	**29,85EUR**

(31) Комисията отбелязва, че установените единични разходи (УЕР) на Ирландия за всяка година от РП4 са малко по-ниски от тези в проектоплана за ефективност, представен през 2024 г., което представлява подобрение.

(32) Установените разходи в реално изражение в евро по цени от 2022 г. (EUR 2022) и прогнозните данни за въздушното движение за зоната за събиране на такси, определени от Ирландия в преработения проектоплан за ефективност, са показани в таблицата по-долу:

Зона на Ирландия за събиране на такси при прелитане	**2025 г.**	**2026 г.**	**2027 г.**	**2028 г.**	**2029 г.**
Преразгледани установени разходи в реално изражение по цени от 2022 г. (преработен проектоплан за ефективност)	**147 млн. EUR**	**155 млн. EUR**	**158 млн. EUR**	**161 млн. EUR**	**165 млн. EUR**
Прогноза за въздушното движение (преработен проектоплан за ефективност), изразена в хиляди единици обслужване при прелитане	**5 175**	**5 256**	**5 349**	**5 458**	**5 544**

(33) Комисията оцени съгласуваността на преразгледаните цели за ефективността на разходите, предложени от Ирландия, въз основа на критериите, определени в точка 1.4, букви а), б) и в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.

(34) По отношение на критерия, определен в точка 1.4, буква а) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че тенденцията на УЕР при прелитане към увеличение с 2,1 % през РП4 на равнище зона за събиране на такси изостава от валидната за целия Европейски съюз тенденция към намаление с 1,2 % за същия период.

(35) По отношение на критерия, определен в точка 1.4, буква б) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че дългосрочната тенденция на УЕР при прелитане към увеличение с 0,9 % през третия референтен период (РП3) и РП4 на равнище зона за събиране на такси изостава от валидната за целия Европейски съюз дългосрочна тенденция към намаление с 1,0 % за същия период.

(36) По отношение на критерия, определен в точка 1.4, буква в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че определената от Ирландия базова стойност на УЕР от 26,89 EUR по цени от 2022 г., е с 5,4 % по-ниска от средната базова стойност от 28,43 EUR по цени от 2022 г. за съответната група за сравнение, посочена в член 7, буква б) от Решение за изпълнение (ЕС) 2024/1688.

(37) Освен това Комисията направи проверка дали отклоненията, посочени в съображения (34) и (35), може да се смятат за необходими и пропорционални в съответствие с точка 1.4, буква г) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317. В съответствие с това Комисията направи оценка дали наблюдаваните отклонения от тенденцията на УЕР за целия Европейски съюз и от дългосрочната тенденция на УЕР за целия Европейски съюз, посочени в съображения (34) и (35), се дължат изключително на допълнителни установени разходи, свързани с мерките, необходими за постигане на целите за ефективност в ключовата за ефективността област „капацитет“, или на мерки за преструктуриране по смисъла на член 2, точка 18 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.

(38) СПЕ е изчислил прогнозните разлики между установените разходи за РП4, определени от Ирландия в преработения проектоплан за ефективност, и установените разходи, които биха били необходими за изпълнение на валидната за целия Европейски съюз тенденция на УЕР за РП4 и валидната за целия Европейски съюз дългосрочна тенденция на УЕР общо за РП3 и РП4. Въз основа на констатациите на СПЕ общите установени разходи за РП4, предложени от Ирландия, са с около 92,9 милиона евро (по цени от 2022 г.) под равнището, необходимо за постигане на тенденцията на УЕР за целия Европейски съюз, което представлява средна годишна разлика от 18,6 милиона евро по цени от 2022 г. Подобна разлика, възлизаща през целия РП4 на приблизително 98,0 милиона евро по цени от 2022 г., се наблюдава спрямо равнището, необходимо за постигане на дългосрочната тенденция на УЕР за целия Европейски съюз, което съответства на средна годишна разлика от 19,6 милиона евро по цени от 2022 г.

(39) По отношение на критерия, определен в точка 1.4, буква г), подточка i) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, Комисията отбелязва, че в преработения проектоплан за ефективност Ирландия посочва допълнителни установени разходи, направени през РП4 от доставчика на аеронавигационно обслужване при прелитане AirNav Ireland във връзка с необходимите мерки за постигане на местните цели по отношение на капацитета (наричани по-долу за краткост „мерки във връзка с капацитета“).

(40) Комисията отбелязва, че в преработения проектоплан за ефективност Ирландия е представила и определила количествено осем мерки във връзка с капацитета на обща стойност през РП4 от 104,1 милиона евро в реално изражение по цени от 2022 г.

(41) Тези мерки във връзка с капацитета включват на първо място обучението и назначаването на допълнителен персонал, по-специално ръководители на полети и ATSEP, от AirNav Ireland:

— AirNav Ireland планира през РП4 да увеличи с 30 еквивалента на пълно работно време (ЕПРВ) броя на оперативните ръководители на полети в районния контролен център в Шанън (РКЦ), с което общият брой на оперативните ръководители на полети в РКЦ ще достигне 225 ЕПРВ през 2029 г. Ирландия обяснява, че чрез тази мярка броят на ръководителите на полети на AirNav Ireland ще стане достатъчен, за да се отговори на нарастването на въздушното движение, като същевременно дейността му ще бъде по-устойчива. В резултат на това AirNav Ireland очаква да намали значително използването на извънреден труд от ръководителите на полети.

— Що се отнася до назначаването на допълнителни ATSEP, Ирландия обяснява, че увеличаването на броя на инженерния персонал би подпомогнало изпълнението на проекти за капиталови инвестиции и въвеждането на нова система за УВД през РП4, тъй като през предходните референтни периоди ДАНО не е успял да постигне пълно разгръщане на инвестициите поради недостиг на ресурси за длъжностите на ATSEP. Освен това AirNav Ireland има за цел до 2029 г. да назначи общо 83 оперативни ръководители и помощен административен персонал, да освободи ръководителите на полети от неоперативни задачи и по този начин да увеличи производителността и ефективността на наетите ръководители на полети.

(42) Като мярка във връзка с капацитета Ирландия също така посочва инвестициите в системи и инфраструктура и придобиването и внедряването на нова система за УВД, която ще осигури функционални и технически подобрения:

— Новата система за УВД ще замени наследената от миналото система, която понастоящем се използва от 17 години. Новата система за УВД ще даде възможност за подобряване на техническите функции в подкрепа на вземането на решения от страна на ръководителите на полети, за подобряване на производителността на ръководителите на полети и за автоматизиране на рутинните задачи.

— AirNav Ireland планира също така да въведе нова система за УВД в извънредни ситуации и да разшири сградния фонд на РКЦ. Тази инвестиция ще позволи да се докажат възможностите и да се изпитат съоръженията на новата система за УВД, да се увеличи капацитетът и да се осигури непрекъснатост на работата.

— Освен това AirNav Ireland ще модернизира своята радарна инфраструктура, включително чрез замяна на технически компоненти, монтирани между 2005 г. и 2008 г., чийто срок на експлоатация е изтекъл. Целта на тази инвестиция е да се осигури надеждно радарно покритие, повишен капацитет и производителност.

(43) СПЕ анализира подробно мерките във връзка с капацитета, посочени от Ирландия. В своя анализ СПЕ взе предвид допълнителните обосновки, предоставени в преработения проектоплан за ефективност, и допълнителните схеми за стимулиране, посочени в съображения (25) и (26), които бяха създадени от Ирландия във връзка с осъществяването на планираното назначение на ръководители на полети и ATSEP през РП4. В този контекст СПЕ смята, че мерките във връзка с капацитета, на които се позовава Ирландия, са необходими и пропорционални за постигането на целите във връзка с капацитета.

(44) Като се взема предвид оценката, направена от СПЕ, съобщените от Ирландия допълнителни разходи за мерките във връзка с капацитета, посочени в съображения (39)—(43), са по-големи от отклоненията от тенденциите във връзка с ефективността на разходите в целия Европейски съюз, изчислени от СПЕ и посочени в съображение (38).

(45) С оглед на изложеното в съображения (39)—(44) Комисията смята, че критерият, определен в точка 1.4, буква г), подточка i) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317, следва да се смята за изпълнен по отношение на Ирландия във връзка с отклонението от валидната за целия Европейски съюз тенденция на УЕР, посочено в съображение (34), и във връзка с отклонението от валидната за целия Европейски съюз дългосрочна тенденция на УЕР, посочено в съображение (35). Вследствие на това Комисията смята, че Ирландия е изпълнила по подходящ начин препоръките, определени в член 3 от Решение за изпълнение (ЕС) 2025/1040, по отношение на преразглеждането на своите местни цели за ефективност на разходите.

(46) Въз основа на констатациите, представени в съображения (30)—(45), целите в ключовата за ефективността област „ефективност на разходите“, включени в преработения проектоплан за ефективност, следва да се смятат за съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4.

Преглед на целите за ефективност на разходите за аеронавигационно обслужване в зоните на летищата

(47) В съответствие с точка 2.1, буква в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 Комисията направи преглед на целите за ефективност на разходите за аеронавигационното обслужване в зоните на летищата, определени в преработения проектоплан на Ирландия по отношение на летищата, посочени в член 1, параграфи 3 и 4 от същия регламент за изпълнение. Беше установено, че тези цели не пораждат опасения.

ЗАКЛЮЧЕНИЯ

(48) С оглед на всичко изложено по-горе Комисията установи, че целите за ефективност, включени в преработения проектоплан за ефективност на Ирландия, са съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Целите за ефективност, включени в преработения проектоплан за ефективност, представен от Ирландия за четвъртия референтен период (РП4), и изброени в приложението към настоящото решение, са съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4, определени с Решение за изпълнение (ЕС) 2024/1688.

Член 2

Адресат на настоящото решение е Ирландия.

Съставено в Брюксел на 23 април 2026 година.

За Комисията
Apostolos TZITZIKOSTAS
Член на Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ

Цели за ефективност, включени в преработения проектоплан за ефективност, представен от Ирландия в съответствие с Регламент (ЕО) № 549/2004, за които е установено, че са съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за четвъртия референтен период

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „БЕЗОПАСНОСТ“

Ефективност на управлението на безопасността

Ирландия	**Цели относно ефективността на управлението на безопасността, изразени като равнище на изпълнение** в диапазона от ниво A до ниво D на ЕААБ					
Засегнат доставчик на аеронавигационно обслужване	**Цел за управлението на безопасността**	**2025 г.**	**2026 г.**	**2027 г.**	**2028 г.**	**2029 г.**
AirNav Ireland	Политика и цели за безопасност	C	C	C	C	**C**
	Управление на риска за безопасността	D	D	D	D	**D**
	Осигуряване на безопасност	C	C	C	C	**C**
	Насърчаване на безопасността	C	C	C	C	**C**
	Култура на безопасност	C	C	C	C	**C**

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ОКОЛНА СРЕДА“

Средна ефективност на хоризонтален полет по маршрута (т.е. при прелитане) за действителната траектория

Ирландия	**2025 г.**	**2026 г.**	**2027 г.**	**2028 г.**	**2029 г.**
Цели в ключовата за ефективността област „околна среда“, изразени като средна ефективност на хоризонтален полет по маршрута (т.е. при прелитане) за действителната траектория	**1,42 %**	**1,40 %**	**1,38 %**	**1,36 %**	**1,34 %**

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „КАПАЦИТЕТ“

Средно закъснение, изразено в минути закъснение в УПВД за полет по маршрута

Ирландия	**2025 г.**	**2026 г.**	**2027 г.**	**2028 г.**	**2029 г.**
Цели в ключовата за ефективността област „капацитет“, изразени в минути закъснение в УПВД за полет	**0,03**	**0,03**	**0,02**	**0,02**	**0,02**

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ“

Установени единични разходи за аеронавигационно обслужване при прелитане

Зона на Ирландия за събиране на такси при прелитане	**Базова стойност за 2019 г.**	**Базова стойност за 2024 г.**	**2025 г.**	**2026 г.**	**2027 г.**	**2028 г.**	**2029 г.**
Преразгледани цели за ефективност на разходите, изразени като установени единични разходи при прелитане (в реално изражение по цени от 2022 г.)	**27,61 EUR**	**26,89 EUR**	**28,49 EUR**	**29,51 EUR**	**29,49 EUR**	**29,56 EUR**	**29,85EUR**