2026/1033

18.5.2026 г.

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2026/1033 НА КОМИСИЯТА

от 23 април 2026 година

относно съгласуваността на целите за ефективност, включени в преработения проектоплан за ефективност, представен от Дания 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) 2555)

(само текстът на датски език е автентичен)

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. Дания представи на Комисията проектоплан за ефективност за РП4. След проверка на пълнотата на този проектоплан за ефективност от страна на Комисията, на 13 декември 2024 г. Дания 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, ELI: 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 Дания 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 Дания за констатираната несъгласуваност на целите за ефективност, посочена в съображение (4). В посоченото решение Комисията отправи препоръки към Дания да осигури съгласуваност на своите цели за ефективност с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност за РП4.

(6) На 15 август 2025 г. Дания представи за оценка от Комисията преработен проектоплан за ефективност за РП4. След проверката на пълнотата на този план, на 6 октомври 2025 г. Дания 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 Дания 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 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., стр. 1, 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 Дания по отношение на ефективността на управлението на безопасността, разпределени по целите за управление на безопасността и изразени като равнище на изпълнение, са следните:

Дания	**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.**
NAVIAIR	Политика и цели за безопасност	B	C	C	C	**C**
	Управление на риска за безопасността	C	C	C	C	**D**
	Осигуряване на безопасност	B	B	B	C	**C**
	Насърчаване на безопасността	B	B	B	B	**C**
	Култура на безопасност	B	B	C	C	**C**

(12) Комисията установи, че предложените от Дания цели за ефективност във връзка с безопасността за доставчика на аеронавигационно обслужване — NAVIAIR, са равни на валидните за целия Европейски съюз цели за безопасност по отношение на календарната 2029 г.

(13) Комисията отбелязва, че в преработения проектоплан за ефективност се определят мерки за NAVIAIR за постигане на местните цели за безопасност, като например основани на данни средства за наблюдение и управление на риска, свързан с умората, редовна оценка на рисковете, програма за подобряване по отношение на културата на безопасност, определяне на политики и стандарти за безопасност, подобряване на системата за управление на отговорностите и оправомощаването, както и вътрешни и външни одити и проучвания.

(14) Въз основа на констатациите, представени в съображения (11), (12) и (13), и като се има предвид, че валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност във връзка с безопасността, определени в Решение за изпълнение (ЕС) 2024/1688, трябва да бъдат постигнати до последната година от РП4, а именно 2029 г., местните цели за ефективност във връзка с безопасността, включени в преработения проектоплан за ефективност, следва да се смятат 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 Дания 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 Дания 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:

Дания	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	**1,43 %**	**1,42 %**	**1,41 %**	**1,40 %**	**1,39 %**
Референтни стойности	1,43 %	1,42 %	1,41 %	1,40 %	1,39 %

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

(18) Комисията отбелязва, че в преработения проектоплан за ефективност Дания е представила мерки за постигане на местните цели за ефективност в областта на околната среда, които включват въвеждане на разширено трансгранично въздушно пространство за свободно планиране с пет съседни държави.

(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 Дания, 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 Дания 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 Дания за РП4, изразени в минути закъснение в УПВД за полет, както и съответните референтни стойности от плана за управление на мрежата, са следните:

Дания	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	**0,10**	**0,10**	**0,10**	**0,10**	**0,10**
Референтни стойности	0,17	0,13	0,10	0,10	0,10

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

(23) Комисията отбелязва, че в преработения проектоплан за ефективност Дания е представила мерки за постигане на местните цели във връзка с капацитета при прелитане, които включват непрекъснато назначаване и обучение на ръководители на полети, оптимизиране на сектора, прилагане на усъвършенствани мерки за управление на потоците въздушно движение и капацитета и подобрена организация по отношение на зоните за военно обучение.

(24) Въз основа на констатациите, представени в съображения (21), (22) и (23), целите в ключовата за ефективността област „капацитет“, включени в преработения проектоплан за ефективност на Дания, 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

(25) 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 за ефективност на Дания 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

(26) 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 Дания, представен през 2024 г., не са съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност. Дания предложи преразгледани цели за ефективността на разходите при прелитане в преработения си проектоплан за ефективност.

(27) В таблицата по-долу са показани преразгледаните цели за ефективност, посочени в преработения проектоплан за ефективност.

Зона на Дания 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.)	**466,58 DKK**	**537,86 DKK**	**524,26 DKK**	**513,17 DKK**	**505,55 DKK**	**496,32 DKK**	**483,68 DKK**
	62,74 EUR	72,32 EUR	70,49 EUR	69,00 EUR	67,97 EUR	66,73 EUR	65,03 EUR

(28) Комисията отбелязва, че целите за ефективност на разходите на Дания са били понижени за всяка година от референтния период, което е довело до по-ниски годишни установени единични разходи (УЕР) в сравнение с проектоплана за ефективност, представен през 2024 г. Това подобрение се дължи както на преразгледаните предположения за въздушното движение в съответствие с базовите прогнозни данни на STATFOR на Евроконтрол от февруари 2025 г., така и на намаляването на установените разходи за РП4.

(29) Преразгледаните установени разходи в реално изражение в евро по цени от 2022 г. (EUR 2022) и актуализираната прогноза за въздушното движение за зоната за събиране на такси, представени в преработения проектоплан за ефективност, са показани в таблицата по-долу:

Зона на Дания 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)	**860 млн. DKK**	**863 млн. DKK**	**866 млн. DKK**	**866 млн. DKK**	**855 млн. DKK**
Актуализирана прогноза за въздушното движение, изразена в хиляди единици обслужване при прелитане	**1 640**	**1 682**	**1 713**	**1 745**	**1 767**

(30) Комисията оцени съгласуваността на преразгледаните цели за ефективността на разходите за зоната на Дания за събиране на такси при прелитане въз основа на критериите, определени в точка 1.4, букви а), б) и в) от приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317.

(31) 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 намаление с 2,1 % през РП4 на равнище зона за събиране на такси изпреварва валидната за целия Европейски съюз тенденция към намаление с 1,2 % за същия период.

(32) 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 0,4 % 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.

(33) Дания поиска от Комисията да разгледа въздействието на промените във въздушното движение в резултат на агресивната война на Русия срещу Украйна като част от изчисляването на дългосрочната тенденция на УЕР при прелитане. Според Дания промените във въздушното движение в резултат на войната в Украйна са довели до структурно намаляване на броя на прелитащите полети в датското въздушно пространство. В преработения проектоплан за ефективност Дания предостави допълнителна информация в подкрепа на твърдението си относно значимостта на тези промени във въздушното движение.

(34) Въз основа на допълнителната информация, предоставена от Дания като част от преработения проектоплан за ефективност, СПЕ изчисли, че намаляването на броя на прелитащите полети поради въздействието на войната в Украйна представлява 12 % от общия брой единици обслужване в зоната на Дания за събиране на такси при прелитане. СПЕ отбеляза, че Дания действително попада в географския район, засегнат от тези промени във въздушното движение, и че произтичащото от това въздействие води до структурно намаляване на въздушното движение, което все още влияе върху ефективността на разходите за аеронавигационното обслужване през РП4 в датското въздушно пространство.

(35) Поради това за целите на критерия за оценка, посочен в съображение (32), е необходимо и целесъобразно да се проучи дали Дания би постигнала валидната за целия Европейски съюз дългосрочна тенденция на УЕР при липсата на обстоятелствата, посочени в съображения (33) и (34).

(36) За тази цел Комисията преизчисли дългосрочната тенденция на УЕР за Дания с оглед на прогнозната структурна загуба на обеми въздушно движение за тази държава вследствие на войната в Украйна, измерена в единици обслужване при прелитане. Това преизчисляване води до коригирана дългосрочна тенденция на УЕР за Дания към намаление с 1,0 %, която съответства на валидната за целия Европейски съюз дългосрочна тенденция на УЕР към намаление с 1,0 %. Поради това, след като се вземе предвид въздействието на значителното намаляване на обема въздушно движение в резултат на войната в Украйна, се стига до заключението, че Дания изпълнява критерия за оценка, посочен в съображение 32.

(37) 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 Дания базова стойност на УЕР от 72,32 EUR по цени от 2022 г., е с 18,7 % по-висока от средната базова стойност от 60,92 EUR по цени от 2022 г. за съответната група за сравнение, посочена в член 7, буква е) от Решение за изпълнение (ЕС) 2024/1688.

(38) Както е посочено в съображение (31), ясно е, че тенденцията на УЕР за Дания през РП4 изпреварва категорично съответната тенденция за целия Европейски съюз. Освен това, както е посочено в съображения (33)—(36), като се изключи отрицателното въздействие на промените във въздушното движение в резултат на агресивната война на Русия срещу Украйна, Дания изпълнява дългосрочната тенденция на УЕР за целия Европейски съюз. Поради това Комисията смята, че отклонението от средната базова стойност на УЕР за 2024 г., посочено в съображение (37), не пречи целите за ефективност на разходите на Дания да са съгласувани с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност на разходите.

(39) Въз основа на констатациите, представени в съображения (27)—(38), Комисията смята, че Дания е изпълнила по подходящ начин препоръките, посочени в член 3 от Решение за изпълнение (ЕС) 2025/1040, по отношение на преразглеждането на своите местни цели за ефективност на разходите. Поради това Комисията стига до заключението, че преразгледаните цели за ефективност на разходите, включени от Дания 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

(40) 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 проектоплана за ефективност на Дания 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

(41) С оглед на всичко изложено по-горе Комисията установи, че целите за ефективност, включени в преработения проектоплан за ефективност на Дания, 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 Дания 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 Кралство Дания.

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 Дания 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

Дания	**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.**
NAVIAIR	Политика и цели за безопасност	B	C	C	C	**C**
	Управление на риска за безопасността	C	C	C	C	**D**
	Осигуряване на безопасност	B	B	B	C	**C**
	Насърчаване на безопасността	B	B	B	B	**C**
	Култура на безопасност	B	B	C	C	**C**

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ОКОЛНА СРЕДА“

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

Дания	**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	**1,43 %**	**1,42 %**	**1,41 %**	**1,40 %**	**1,39 %**

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „КАПАЦИТЕТ“

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

Дания	**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	**0,10**	**0,10**	**0,10**	**0,10**	**0,10**

КЛЮЧОВА ЗА ЕФЕКТИВНОСТТА ОБЛАСТ „ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ“

Установени единични разходи за аеронавигационно обслужване при прелитане

Зона на Дания 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.)	**466,58 DKK**	**537,86 DKK**	**524,26 DKK**	**513,17 DKK**	**505,55 DKK**	**496,32 DKK**	**483,68 DKK**
	62,74 EUR	72,32 EUR	70,49 EUR	69,00 EUR	67,97 EUR	66,73 EUR	65,03 EUR