



ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2026/1033

ze dne 23. dubna 2026

**o souladu výkonnostních cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předloženém
Dánskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro
celou Unii na čtvrté referenční období systému sledování výkonnosti a systému poplatků
v jednotném evropském nebi**

(oznámeno pod číslem C(2026)2555)

(Pouze dánské znění je závazné)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení) ⁽¹⁾, a zejména na čl. 11 odst. 3 písm. c) uvedeného nařízení,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2803 ze dne 23. října 2024 o provádění jednotného evropského nebe ⁽²⁾, a zejména na čl. 58 odst. 3 uvedeného nařízení,

s ohledem na prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi a kterým se ruší prováděcí nařízení (EU) č. 390/2013 a (EU) č. 391/2013 ⁽³⁾, a zejména na čl. 15 odst. 1 a 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

OBECNÉ POZNÁMKY

- (1) Podle článku 11 nařízení (ES) č. 549/2004 mají členské státy vypracovat plány na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru, včetně výkonnostních cílů, na každé referenční období systému sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě a systému poplatků za ně. Tyto plány mají obsahovat místní výkonnostní cíle, které jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na dané referenční období.
- (2) Dne 12. června 2024 přijala Komise výkonnostní cíle pro celou Unii na čtvrté referenční období (2025–2029). Tyto výkonnostní cíle pro celou Unii byly stanoveny prováděcím rozhodnutím Komise (EU) 2024/1688 ⁽⁴⁾.
- (3) Dne 1. října 2024 předložilo Dánsko Komisi návrh plánu výkonnosti na čtvrté referenční období. Poté, co Komise ověřila úplnost tohoto návrhu plánu výkonnosti, předložilo Dánsko dne 13. prosince 2024 aktualizovaný návrh plánu výkonnosti (dále jen „návrh plánu výkonnosti“).

⁽¹⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj>.

⁽²⁾ Úř. věst. L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj>.

⁽³⁾ Úř. věst. L 56, 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/2025-01-01.

⁽⁴⁾ Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2024/1688 ze dne 12. června 2024, kterým se stanoví výkonnostní cíle na úrovni Unie pro síť uspořádání letového provozu na čtvrté referenční období od 1. ledna 2025 do 31. prosince 2029 (Úř. věst. L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

- (4) Komise shledala, že výkonnostní cíle v oblasti efektivit nákladů stanovené Dánskem v návrhu plánu výkonnosti, pokud jde o jeho oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb, nesplňují kritéria pro posouzení stanovená v bodě 1.4 přílohy IV prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/317, a nejsou proto v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období.
- (5) Dne 16. května 2025 proto Komise Dánsko o zjištěních týkajících se nesouladu výkonnostních cílů uvedeného ve 4. bodě odůvodnění informovala prostřednictvím prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2025/1040 ⁽⁵⁾. V uvedeném rozhodnutí vydala Komise Dánsku doporučení s cílem zajistit soulad jeho výkonnostních cílů s výkonnostními cíli pro celou Unii stanovenými na čtvrté referenční období.
- (6) Dne 15. srpna 2025 předložilo Dánsko Komisi k posouzení revidovaný návrh plánu výkonnosti na čtvrté referenční období. Po ověření úplnosti tohoto plánu předložilo Dánsko dne 6. října 2025 aktualizovanou verzi revidovaného návrhu plánu výkonnosti (dále jen „revidovaný návrh plánu výkonnosti“).
- (7) Podle čl. 15 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 posoudila Komise soulad místních výkonnostních cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti na základě kritérií pro posouzení stanovených v bodě 1 přílohy IV uvedeného prováděcího nařízení a v příslušných případech s přihlédnutím k místním okolnostem.
- (8) Komise své posouzení revidovaného návrhu plánu výkonnosti doplnila přezkumem prvků uvedených v bodě 2 přílohy IV zmíněného prováděcího nařízení. Rozdělení nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby uvedené v bodě 2.1 písm. d) podbodě vii) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 však podléhá samostatnému přezkumu Komisí na základě doplňujících informací obdrženy od Dánska v prosinci 2025. Komise proto v této fázi nevyvodila žádné závěry ohledně souladu uvedené metodiky pro rozdělení nákladů s čl. 15 odst. 2 písm. e) a f) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ⁽⁶⁾ a čl. 22 odst. 5 prováděcího nařízení (EU) 2019/317.
- (9) Výbor pro kontrolu výkonnosti, který je Komisi nápomocen při provádění systému sledování výkonnosti a systému poplatků podle čl. 13 odst. 2 nařízení (EU) 2024/2803, předložil Komisi své stanovisko k výkonnostním cílům obsaženým v revidovaném návrhu plánu výkonnosti, pokud jde o soulad těchto cílů s výkonnostními cíli pro celou Unii. Zjištění uvedená v tomto rozhodnutí vycházejí z podrobného technického posouzení obsaženého ve stanovisku Výboru pro kontrolu výkonnosti ⁽⁷⁾.

POSOUZENÍ KOMISE

Posouzení cílů v oblasti bezpečnosti

- (10) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se bezpečnosti, soulad cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti byl posouzen podle bodu 1.1 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

⁽⁵⁾ Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2025/1040 ze dne 16. května 2025 o nesouladu některých výkonnostních cílů obsažených v návrzích vnitrostátních plánů výkonnosti a plánů výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru předložených Belgií, Dánskem, Německem, Estonskem, Irskem, Reckem, Francií, Lotyšskem, Lucemburskem, Nizozemskem a Slovenskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro čtvrté referenční období systému sledování výkonnosti a systému poplatků v jednotném evropském nebi (Úř. věst. L, 2025/1040, 23.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

⁽⁶⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb) (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj>).

⁽⁷⁾ Stanovisko Výboru pro kontrolu výkonnosti č. 1-2026 k posouzení revidovaných návrhů plánů výkonnosti na čtvrté referenční období, 28. ledna 2026.

- (11) Výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti navržené Dánskem v souvislosti s efektivností řízení bezpečnosti, rozdělené podle cílů řízení bezpečnosti a vyjádřené jako úroveň provádění, jsou tyto:

Dánsko	Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti, vyjádřené jako úroveň provádění, v rozsahu úrovní A až D podle EASA					
Poskytovatel letových navigačních služeb	Cíl řízení bezpečnosti	2025	2026	2027	2028	2029
NAVIAIR	Bezpečnostní politika a cíle bezpečnosti	B	C	C	C	C
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	C	C	D
	Zajištění bezpečnosti	B	B	B	C	C
	Prosazování bezpečnosti	B	B	B	B	C
	Kultura bezpečnosti	B	B	C	C	C

- (12) Komise zjistila, že výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti navržené Dánskem pro poskytovatele letových navigačních služeb „NAVIAIR“ jsou, pokud jde o kalendářní rok 2029, rovny cílům v oblasti bezpečnosti pro celou Unii.
- (13) Komise bere na vědomí, že v revidovaném návrhu plánu výkonnosti jsou stanovena opatření pro NAVIAIR za účelem dosažení místních cílů v oblasti bezpečnosti, jako jsou prostředky sledování a řízení rizik souvisejících s únavou založené na datech, pravidelné hodnocení rizik, program zlepšování kultury bezpečnosti, vymezení bezpečnostních politik a norem, posílení systému pro řízení povinností a oprávnění, jakož i interní a externí audity a průzkumy.
- (14) Na základě zjištění uvedených v 11., 12. a 13. bodě odůvodnění a vzhledem k tomu, že výkonnostních cílů pro celou Unii v oblasti bezpečnosti stanovených v prováděcím rozhodnutí (EU) 2024/1688 má být dosaženo do posledního roku čtvrtého referenčního období, tj. roku 2029, by se mělo mít za to, že místní výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

Posouzení cílů v oblasti životního prostředí

- (15) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se životního prostředí, soulad cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti v souvislosti s průměrnou horizontální efektivitou traťových letů v rámci skutečné dráhy letu byl posouzen na základě kritéria stanoveného v bodě 1.2 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Navržené cíle Dánska v oblasti životního prostředí proto byly porovnány s příslušnými referenčními hodnotami horizontální efektivnosti traťových letů stanovenými v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS, který byl vypracován v souladu s přílohou I prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/123⁽⁸⁾ a byl k dispozici v době přijetí výkonnostních cílů pro celou Unii na čtvrté referenční období, tj. dne 2. července 2024.

⁽⁸⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/123 ze dne 24. ledna 2019, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro funkce sítě uspořádání letového provozu (ATM) a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 677/2011 (Úř. věst. L 28, 31.1.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

- (16) Výkonnostní cíle v oblasti životního prostředí navržené Dánskem na čtvrté referenční období a odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty z plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, jsou tyto:

Dánsko	2025	2026	2027	2028	2029
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	1,43 %	1,42 %	1,41 %	1,40 %	1,39 %
Referenční hodnoty	1,43 %	1,42 %	1,41 %	1,40 %	1,39 %

- (17) Komise konstatuje, že cíle v oblasti životního prostředí navržené Dánskem jsou rovny odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok čtvrtého referenčního období.
- (18) Komise bere na vědomí, že Dánsko v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předložilo opatření pro dosažení místních cílů v oblasti životního prostředí, která zahrnují zavedení posíleného přeshraničního vzdušného prostoru volných tratí s pěti sousedními zeměmi.
- (19) Na základě zjištění uvedených v 16., 17. a 18. bodě odůvodnění by se mělo mít za to, že cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti Dánska jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období.

Posouzení cílů v oblasti kapacity

- (20) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity, soulad cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti v souvislosti s průměrným zpožděním na trati z důvodů uspořádání toku letového provozu (dále jen „ATFM“) na let byl posouzen na základě kritéria stanoveného v bodě 1.3 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Navržené cíle Dánska v oblasti kapacity byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami stanovenými v operačním plánu sítě vypracovaném v souladu s článkem 9 prováděcího nařízení (EU) 2019/123, který byl k dispozici v době přijetí výkonnostních cílů pro celou Unii na čtvrté referenční období, tj. dne 2. července 2024.
- (21) Cíle v oblasti traťové kapacity navržené Dánskem na čtvrté referenční období, vyjádřené v minutách zpoždění z důvodů ATFM na let, a odpovídající referenční hodnoty z operačního plánu sítě jsou tyto:

Dánsko	2025	2026	2027	2028	2029
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, vyjádřené v minutách zpoždění na trati z důvodů ATFM na let	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10
Referenční hodnoty	0,17	0,13	0,10	0,10	0,10

- (22) Komise konstatuje, že cíle v oblasti kapacity navržené Dánskem jsou buď rovny odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro každý kalendářní rok čtvrtého referenčního období nebo nižší.
- (23) Komise bere na vědomí, že Dánsko v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předložilo opatření pro dosažení místních cílů v oblasti traťové kapacity, která zahrnují průběžný nábor a výcvik řídicích letového provozu, optimalizaci sektorů, provádění pokročilých opatření v oblasti uspořádání toku a kapacity letového provozu a lepší opatření týkající se vojenských výcvikových oblastí.

- (24) Na základě zjištění uvedených ve 21., 22. a 23. bodě odůvodnění by se mělo mít za to, že cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti Dánska jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období.

Přezkum cílů v oblasti kapacity pro letištní a přibližovací služby

- (25) V souladu s bodem 2.1 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 přezkoumala Komise výkonnostní cíle v oblasti kapacity pro letištní a přibližovací služby stanovené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti Dánska, pokud jde o letiště uvedená v čl. 1 odst. 3 a 4 zmíněného prováděcího nařízení. Bylo zjištěno, že uvedené cíle nezadávají důvod k obavám.

Posouzení cílů v oblasti efektivity nákladů

- (26) Komise v prováděcím rozhodnutí (EU) 2025/1040 dospěla k závěru, že navržené cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Dánskem v roce 2024 nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii. Ve svém revidovaném návrhu plánu výkonnosti Dánsko navrhlo revidované cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby.
- (27) Následující tabulka uvádí revidované výkonnostní cíle obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti.

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Dánsku	Základní hodnota pro rok 2019	Základní hodnota pro rok 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Revidované cíle v oblasti efektivity nákladů vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách roku 2022)	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) Komise konstatuje, že výkonnostní cíle Dánska v oblasti efektivity nákladů byly pro každý rok referenčního období revidovány směrem dolů, což ve srovnání s návrhem plánu výkonnosti předloženým v roce 2024 vedlo k nižším ročním stanoveným jednotkovým nákladům. Toto zlepšení vyplývalo jak z revidovaných předpokladů týkajících se provozu v souladu se základní prognózou služby STATFOR organizace Eurocontrol z února 2025, tak ze snížení stanovených nákladů pro čtvrté referenční období.
- (29) Revidované stanovené náklady vyjádřené v eurech v reálných cenách roku 2022 (dále jen „eurové ceny roku 2022“) a aktualizovaná prognóza provozu pro oblast zpoplatnění, prezentované v revidovaném návrhu plánu výkonnosti, jsou uvedeny v následující tabulce:

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Dánsku	2025	2026	2027	2028	2029
Revidované stanovené náklady v reálných cenách roku 2022 (revidovaný návrh plánu výkonnosti)	860 mil. DKK	863 mil. DKK	866 mil. DKK	866 mil. DKK	855 mil. DKK
Aktualizovaná prognóza provozu , vyjádřená v tisících výkonových jednotek traťových navigačních služeb	1 640	1 682	1 713	1 745	1 767

- (30) Komise posoudila soulad revidovaných cílů v oblasti efektivity nákladů pro oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Dánsku na základě kritérií stanovených v bodě 1.4 písm. a), b) a c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

- (31) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši -2,1 % ve čtvrtém referenčním období překonává vývojový trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí -1,2 %.
- (32) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +0,4 % ve třetím a čtvrtém referenčním období zaostává za dlouhodobým vývojovým trendem pro celou Unii, jenž ve stejném období činí -1,0 %.
- (33) Dánsko požádalo Komisi, aby v rámci výpočtu dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby zohlednila dopad změn provozu v důsledku útočné války Ruska proti Ukrajině. Podle Dánska vedly změny provozu v důsledku války na Ukrajině ke strukturálnímu snížení počtu přeletů v dánském vzdušném prostoru. Dánsko v revidovaném návrhu plánu výkonnosti poskytlo doplňující informace na podporu svého tvrzení o významu těchto změn provozu.
- (34) Na základě doplňujících informací předložených Dánskem v rámci revidovaného návrhu plánu výkonnosti odhaduje Výbor pro kontrolu výkonnosti snížení počtu přeletů v důsledku dopadu války na Ukrajině na 12 % celkového počtu výkonových jednotek oblasti zpoplatnění traťových navigačních služeb v Dánsku. Výbor pro kontrolu výkonnosti konstatoval, že Dánsko se skutečně nachází v zeměpisné oblasti ovlivněné těmito změnami provozu a že výsledný dopad představuje strukturální snížení provozu, které nadále ovlivňuje efektivitu nákladů letových navigačních služeb ve čtvrtém referenčním období v dánském vzdušném prostoru.
- (35) Pro účely kritéria pro posouzení uvedeného v 32. bodě odůvodnění je proto nezbytné a vhodné přezkoumat, zda by Dánsko dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii splnilo, pokud by okolnosti uvedené v 33. a 34. bodě odůvodnění nenastaly.
- (36) Za tímto účelem Komise přepočítala dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů v Dánsku s ohledem na odhadované strukturální snížení provozu v Dánsku v důsledku války na Ukrajině, měřené ve výkonových jednotkách traťových navigačních služeb. Tento přepočet vede k upravenému dlouhodobému vývojovému trendu stanovených jednotkových nákladů pro Dánsko ve výši -1,0 %, který je v souladu s dlouhodobým vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii ve výši -1,0 %. Vyzvojuje se proto závěr, že Dánsko po zohlednění účinku významného snížení provozu, k němuž došlo v důsledku války na Ukrajině, kritérium pro posouzení uvedené v 32. bodě odůvodnění splňuje.
- (37) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že základní hodnota pro stanovené jednotkové náklady v Dánsku ve výši 72,32 EUR v eurových cenách roku 2022 je o 18,7 % vyšší než průměrná základní hodnota příslušné srovnávací skupiny stanovené v čl. 7 písm. f) prováděcího rozhodnutí (EU) 2024/1688, jež činí 60,92 EUR v eurových cenách roku 2022.
- (38) Jak je uvedeno v 31. bodě odůvodnění, je zřejmé, že vývojový trend stanovených jednotkových nákladů v Dánsku pro čtvrté referenční období výrazně překonává odpovídající vývojový trend pro celou Unii. Navíc, jak je patrné z 33. až 36. bodu odůvodnění, při vyloučení negativního dopadu změn provozu v důsledku útočné války Ruska proti Ukrajině Dánsko dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii splňuje. Komise se proto domnívá, že odchylka od průměrné základní hodnoty stanovených jednotkových nákladů pro rok 2024 uvedená v 37. bodě odůvodnění nebrání tomu, aby byly výkonnostní cíle Dánska v oblasti efektivity nákladů v souladu s výkonnostními cíli v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii.
- (39) Na základě zjištění uvedených v 27. až 38. bodě odůvodnění se Komise domnívá, že Dánsko odpovídajícím způsobem zohlednilo doporučení uvedená v článku 3 prováděcího rozhodnutí (EU) 2025/1040, pokud jde o revizi místních výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů. Komise tudíž dospěla k závěru, že by se mělo mít za to, že revidované cíle v oblasti efektivity nákladů, které Dánsko uvedlo v revidovaném návrhu plánu výkonnosti, jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období.

Přezkum cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přiblížovací služby

- (40) V souladu s bodem 2.1 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 přezkoumala Komise výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro letištní a přiblížovací služby stanovené v návrhu plánu výkonnosti Dánska, pokud jde o letiště uvedená v čl. 1 odst. 3 a 4 zmíněného prováděcího nařízení. Bylo zjištěno, že uvedené cíle nezavdávají důvod k obavám.

ZÁVĚRY

- (41) Na základě všech výše uvedených skutečností Komise zjistila, že výkonnostní cíle obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti Dánska jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Výkonnostní cíle obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předloženém Dánskem na čtvrté referenční období, uvedené v příloze tohoto rozhodnutí, jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období stanovenými v prováděcím rozhodnutí (EU) 2024/1688.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Dánskému království.

V Bruselu dne 23. dubna 2026.

Za Komisi
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komise

PŘÍLOHA

Výkonnostní cíle obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předloženém Dánskem podle nařízení (ES) č. 549/2004, u nichž bylo zjištěno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na čtvrté referenční období

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE BEZPEČNOSTI

Efektivnost řízení bezpečnosti

Dánsko	Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti, vyjádřené jako úroveň provádění, v rozsahu úrovní A až D podle EASA					
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	Cíl řízení bezpečnosti	2025	2026	2027	2028	2029
NAVIAIR	Bezpečnostní politika a cíle bezpečnosti	B	C	C	C	C
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	C	C	D
	Zajištění bezpečnosti	B	B	B	C	C
	Prosazování bezpečnosti	B	B	B	B	C
	Kultura bezpečnosti	B	B	C	C	C

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu

Dánsko	2025	2026	2027	2028	2029
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	1,43 %	1,42 %	1,41 %	1,40 %	1,39 %

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM v minutách na let

Dánsko	2025	2026	2027	2028	2029
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, vyjádřené v minutách zpoždění z důvodů ATFM na let	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Dánsku	Základní hodnota pro rok 2019	Základní hodnota pro rok 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Revidované cíle v oblasti efektivity nákladů, vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách roku 2022)	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