Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2026/1033

18.5.2026

BESCHLUSS (EU) 2026/1033 DER KOMMISSION

vom 23. April 2026

über die Kohärenz der Leistungsziele im gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates von Dänemark vorgelegten überarbeiteten Leistungsplanentwurf mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den vierten Bezugszeitraum des Leistungssystems und der Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2026) 2555)

(Nur der dänische Text ist verbindlich)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“) ([1]), insbesondere auf Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe c,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2024/2803 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2024 zur Verwirklichung des Einheitlichen Europäischen Luftraums ([2]), insbesondere auf Artikel 58 Absatz 3,

gestützt auf die Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 der Kommission vom 11. Februar 2019 zur Festlegung eines Leistungssystems und einer Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum und zur Aufhebung der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 390/2013 und (EU) Nr. 391/2013 ([3]), insbesondere auf Artikel 15 Absätze 1 und 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

ALLGEMEINE ERWÄGUNGEN

(1) Nach Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 sind die Mitgliedstaaten gehalten, auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke (FAB) für jeden Bezugszeitraum des Leistungssystems und der Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen Pläne mit Leistungszielen auszuarbeiten. Diese Pläne müssen lokale Leistungsziele enthalten, die mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den betreffenden Bezugszeitraum im Einklang stehen.

(2) Am 12. Juni 2024 nahm die Kommission unionsweit geltende Leistungsziele für den vierten Bezugszeitraum (RP4, 2025-2029) an. Diese unionsweit geltenden Leistungsziele wurden mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2024/1688 der Kommission ([4]) festgelegt.

(3) Dänemark legte der Kommission am 1. Oktober 2024 einen Leistungsplanentwurf für den RP4 vor. Nach Prüfung der Vollständigkeit dieses Leistungsplanentwurfs durch die Kommission legte Dänemark am 13. Dezember 2024 einen aktualisierten Leistungsplanentwurf (im Folgenden „Leistungsplanentwurf“) vor.

([1]) ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) ABl. L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) ABl. L 56 vom 25.2.2019, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/2025-01-01.
([4]) Durchführungsbeschluss (EU) 2024/1688 der Kommission vom 12. Juni 2024 zur Festlegung unionsweit geltender Leistungsziele für das Luftverkehrsmanagementnetz für den vierten Bezugszeitraum (vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2029) (ABl. L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(4) Die Kommission stellte fest, dass die von Dänemark im Leistungsplanentwurf festgelegten Kosteneffizienzleistungsziele in Bezug auf die Streckengebührenzone die in Anhang IV Nummer 1.4 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 der Kommission festgelegten Bewertungskriterien nicht erfüllen und daher nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 vereinbar sind.

(5) Am 16. Mai 2025 teilte die Kommission Dänemark daher mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2025/1040 der Kommission ([5]) ihre Feststellungen in Bezug auf die Inkohärenz der in Erwägungsgrund 4 genannten Leistungsziele mit. In diesem Beschluss richtete die Kommission Empfehlungen an Dänemark, um die Kohärenz seiner Leistungsziele mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 zu gewährleisten.

(6) Am 15. August 2025 legte Dänemark der Kommission einen überarbeiteten Leistungsplanentwurf für den RP4 zur Bewertung vor. Nach Prüfung der Vollständigkeit dieses Plans legte Dänemark am 6. Oktober 2025 eine aktualisierte Fassung des überarbeiteten Leistungsplanentwurfs (im Folgenden „überarbeiteter Leistungsplanentwurf“) vor.

(7) Die Kommission hat entsprechend Artikel 15 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 die Kohärenz der im überarbeiteten Leistungsplanentwurf enthaltenen lokalen Leistungsziele auf der Grundlage der in Anhang IV Nummer 1 jener Durchführungsverordnung festgelegten Kriterien und gegebenenfalls unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten bewertet.

(8) Die Kommission hat ihre Bewertung des überarbeiteten Leistungsplanentwurfs durch eine Überprüfung der in Anhang IV Nummer 2 jener Durchführungsverordnung genannten Elemente ergänzt. Die in Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe d Ziffer vii der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 genannte Kostenaufteilung zwischen Strecken- und An- und Abflugdiensten ist jedoch Gegenstand einer gesonderten Überprüfung durch die Kommission auf der Grundlage zusätzlicher Informationen, die Dänemark im Dezember 2025 vorgelegt hat. Daher trifft die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Aussagen zur Vereinbarkeit dieser Kostenaufteilungsmethode mit Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben e und f der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates ([6]) und Artikel 22 Absatz 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317.

(9) Der Leistungsüberprüfungsausschuss (Performance Review Bord — im Folgenden „PRB“), der die Kommission gemäß Artikel 13 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2024/2803 bei der Umsetzung des Leistungssystems und der Gebührenregelung unterstützt, hat der Kommission seine Stellungnahme zu den im überarbeiteten Leistungsplanentwurf enthaltenen Leistungszielen im Hinblick auf die Kohärenz dieser Ziele mit den unionsweit geltenden Leistungszielen vorgelegt. Die in diesem Beschluss dargelegten Feststellungen stützen sich auf die ausführliche technische Bewertung in der Stellungnahme des PRB ([7]).

BEWERTUNG DURCH DIE KOMMISSION

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Sicherheit“

(10) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit wurde die Kohärenz der im überarbeiteten Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele anhand Anhang IV Nummer 1.1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 bewertet.

([5]) Durchführungsbeschluss (EU) 2025/1040 der Kommission vom 16. Mai 2025 bezüglich der Inkohärenz bestimmter Leistungsziele, die in den von Belgien, Dänemark, Deutschland, Estland, Frankreich, Griechenland, Irland, Lettland, Luxemburg, den Niederlanden und der Slowakei gemäß der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vorgelegten Entwürfen der nationalen Leistungspläne und der Leistungspläne für funktionale Luftraumblöcke enthalten sind, mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den vierten Bezugszeitraum des Leistungssystems und der Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum (ABl. L, 2025/1040, 23.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

([6]) Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“) (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

([7]) Stellungnahme Nr. 1-2026 des Leistungsüberprüfungsausschusses zur Bewertung der überarbeiteten Leistungsplanentwürfe für den vierten Bezugszeitraum (RP4), 28. Januar 2026.

(11) Dänemark hat folgende Leistungsziele im wesentlichen Leistungsbereich Sicherheit in Bezug auf die Effektivität des Sicherheitsmanagements — aufgeschlüsselt nach Sicherheitsmanagementzielen und ausgedrückt als Umsetzungsniveau — vorgeschlagen:

Dänemark	**Ziele für die Effektivität des Sicherheitsmanagements, ausgedrückt als Umsetzungsniveau, von EASA-Niveau A bis D**					
Anbieter von Flugsicherungsdiensten	**Ziel des Sicherheitsmanagements**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
NAVIAIR	Sicherheitspolitik und -ziele	B	C	C	C	**C**
	Management von Sicherheitsrisiken	C	C	C	C	**D**
	Gewährleistung der Sicherheit	B	B	B	C	**C**
	Förderung der Sicherheit	B	B	B	B	**C**
	Sicherheitskultur	B	B	C	C	**C**

(12) Die Kommission hat festgestellt, dass die von Dänemark vorgeschlagenen Sicherheitsleistungsziele für den Anbieter von Flugsicherungsdiensten „NAVIAIR“ den unionsweit geltenden Sicherheitszielen für das Kalenderjahr 2029 entsprechen.

(13) Die Kommission stellt fest, dass der überarbeitete Leistungsplanentwurf Maßnahmen für NAVIAIR zur Erreichung der lokalen Sicherheitsziele enthält, wie z. B. datengestützte Mittel für die Überwachung von und den Umgang mit ermüdungsbedingten Risiken, regelmäßige Risikobewertungen, ein Programm zur Verbesserung der Sicherheitskultur, die Festlegung von Sicherheitsstrategien und -standards, die Verbesserung eines Systems zur Verwaltung von Verantwortlichkeiten und Genehmigungen sowie interne und externe Audits und Erhebungen.

(14) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 11, 12 und 13 sowie in Anbetracht der Tatsache, dass die im Durchführungsbeschluss (EU) 2024/1688 festgelegten unionsweit geltenden Sicherheitsleistungsziele bis zum letzten Jahr des RP4, d. h. 2029, erreicht werden müssen, sollten die im überarbeiteten Leistungsplanentwurf enthaltenen lokalen Sicherheitsleistungsziele als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen kohärent erachtet werden.

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Umwelt“

(15) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Umwelt wurde die Kohärenz der im überarbeiteten Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele für die durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs anhand des Kriteriums in Anhang IV Nummer 1.2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 bewertet. Dementsprechend wurden die von Dänemark vorgeschlagenen Umweltziele mit den einschlägigen Referenzwerten für die horizontale Streckenflugeffizienz verglichen, die in dem gemäß Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2019/123 der Kommission ([8]) erstellten Plan zur Verbesserung des europäischen Streckennetzes (im Folgenden „ERNIP“) festgelegt sind und zum Zeitpunkt der Annahme der unionsweit geltenden Leistungsziele für den RP4, d. h am 2. Juli 2024, vorlagen.

([8]) Durchführungsverordnung (EU) 2019/123 der Kommission vom 24. Januar 2019 zur Festlegung detaillierter Durchführungsbestimmungen für die Netzfunktionen des Flugverkehrsmanagements und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 der Kommission (ABl. L 28 vom 31.1.2019, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(16) Die von Dänemark für den RP4 vorgeschlagenen Umweltleistungsziele und die entsprechenden nationalen Referenzwerte aus dem ERNIP, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs, lauten wie folgt:

Dänemark	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs	**1,43 %**	**1,42 %**	**1,41 %**	**1,40 %**	**1,39 %**
Referenzwerte	1,43 %	1,42 %	1,41 %	1,40 %	1,39 %

(17) Die Kommission stellt fest, dass die von Dänemark vorgeschlagenen Umweltziele den jeweiligen nationalen Referenzwerten für jedes Kalenderjahr des RP4 entsprechen.

(18) Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass Dänemark in seinem überarbeiteten Leistungsplanentwurf Maßnahmen zur Erreichung der lokalen Leistungsziele im Bereich Umwelt vorgelegt hat, die die Realisierung eines verbesserten Luftraums mit freier Streckenführung mit den fünf angrenzenden Ländern beinhalten.

(19) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 16, 17 und 18 sollten die im überarbeiteten Leistungsplanentwurf Dänemarks enthaltenen Ziele für den wesentlichen Leistungsbereich Umwelt als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 kohärent erachtet werden.

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Kapazität“

(20) In Bezug auf den wesentlichen Leistungsbereich Kapazität wurde die Kohärenz der im überarbeiteten Leistungsplanentwurf enthaltenen Ziele für die durchschnittliche ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug anhand des Kriteriums in Anhang IV Nummer 1.3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 bewertet. Dementsprechend wurden die vorgeschlagenen Kapazitätsziele Dänemarks mit den einschlägigen Referenzwerten verglichen, die in dem gemäß Artikel 9 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/123 erstellten Netzbetriebsplan festgelegt sind und zum Zeitpunkt der Annahme der unionsweit geltenden Leistungsziele für den RP4, d. h. am 2. Juli 2024, vorlagen.

(21) Die von Dänemark für den RP4 vorgeschlagenen Ziele für die Streckenkapazität, ausgedrückt in Minuten ATFM-Verspätung je Flug, sowie die entsprechenden Referenzwerte des Netzbetriebsplans lauten wie folgt:

Dänemark	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität, ausgedrückt in Minuten ATFM-Verspätung im Streckenflug je Flug	**0,10**	**0,10**	**0,10**	**0,10**	**0,10**
Referenzwerte	0,17	0,13	0,10	0,10	0,10

(22) Die Kommission stellt fest, dass die von Dänemark vorgeschlagenen Kapazitätsziele den jeweiligen nationalen Referenzwerten für jedes Kalenderjahr des RP4 entsprechen oder niedriger sind.

(23) Die Kommission stellt fest, dass Dänemark im überarbeiteten Leistungsplanentwurf Maßnahmen zur Erreichung der lokalen Streckenkapazitätsziele vorgelegt hat, die die kontinuierliche Einstellung und Ausbildung von Fluglotsen, die Sektoroptimierung, die Umsetzung fortgeschrittener Maßnahmen zum Verkehrsfluss- und Kapazitätsmanagement sowie verbesserte Vorkehrungen in Bezug auf militärische Ausbildungsbereiche umfassen.

(24) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 21, 22 und 23 sollten die im überarbeiteten Leistungsplanentwurf Dänemarks enthaltenen Ziele für den wesentlichen Leistungsbereich Kapazität als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 kohärent erachtet werden.

Überprüfung der Kapazitätsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug

(25) Nach Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 hat die Kommission die im überarbeiteten Leistungsplanentwurf Dänemarks festgelegten Kapazitätsleistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug für die in Artikel 1 Absätze 3 und 4 jener Durchführungsverordnung genannten Flughäfen überprüft. Dabei hat sich gezeigt, dass diese Ziele keinen Anlass zur Besorgnis geben.

Bewertung der Leistungsziele im Bereich „Kosteneffizienz"

(26) Die Kommission kam im Durchführungsbeschluss (EU) 2025/1040 zu dem Ergebnis, dass die in dem 2024 von Dänemark vorgelegten Leistungsplanentwurf vorgeschlagenen Kosteneffizienzziele für den Streckenflug nicht mit den unionsweit geltenden Leistungszielen vereinbar waren. Als Teil seines überarbeiteten Leistungsplanentwurfs hat Dänemark überarbeitete Kosteneffizienzziele für den Streckenflug vorgeschlagen.

(27) Die im überarbeiteten Leistungsplanentwurf enthaltenen Leistungsziele sind in der nachstehenden Tabelle aufgeführt.

Streckengebührenzone Dänemark	2019 Basiswert	2024 Basiswert	2025	2026	2027	2028	2029
Überarbeitete Kosteneffizienzziele, ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 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) Die Kommission stellt fest, dass die Kosteneffizienzziele Dänemarks für jedes Jahr des Bezugszeitraums nach unten korrigiert wurden, was gegenüber dem 2024 vorgelegten Leistungsplanentwurf einen Rückgang der jährlichen festgestellten Kosten je Leistungseinheit (determined unit cost, DUC) darstellt. Diese Verbesserung ergab sich sowohl aus den überarbeiteten Verkehrsannahmen im Einklang mit der „STATFOR Base"-Verkehrsprognose von Eurocontrol vom Februar 2025 als auch aus einer Verringerung der festgestellten Kosten für den RP4.

(29) Die überarbeiteten festgestellten Kosten, ausgedrückt in EUR zu realen Preisen von 2022 (im Folgenden „EUR2022"), und die im überarbeiteten Leistungsplanentwurf vorgelegte aktualisierte Verkehrsprognose für die Gebührenzone sind in der nachstehenden Tabelle aufgeführt:

Streckengebührenzone Dänemark	2025	2026	2027	2028	2029
Überarbeitete festgestellte Kosten zu realen Preisen von 2022 (im überarbeiteten Leistungsplanentwurf)	**860 Mio. DKK**	**863 Mio. DKK**	**866 Mio. DKK**	**866 Mio. DKK**	**855 Mio. DKK**
Aktualisierte Verkehrsprognose, ausgedrückt in Tausend Streckendiensteinheiten	**1 640**	**1 682**	**1 713**	**1 745**	**1 767**

(30) Die Kommission hat die Kohärenz der überarbeiteten Kosteneffizienzziele für die Streckengebührenzone Dänemark anhand der Kriterien in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstaben a, b und c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 bewertet.

(31) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass auf Ebene der Gebührenzone beim streckenbezogenen DUC-Trend mit – 2,1 % im RP4 ein günstigerer Trend zu verzeichnen ist als beim unionsweiten Trend von – 1,2 % im gleichen Zeitraum.

(32) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe b der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass der streckenbezogene langfristige DUC-Trend auf Ebene der Gebührenzone von + 0,4 % im RP3 und RP4 hinter dem langfristigen unionsweiten Trend von – 1,0 % im gleichen Zeitraum zurückbleibt.

(33) Dänemark hat die Kommission ersucht, die Auswirkungen des veränderten Verkehrsaufkommens infolge des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine bei der Berechnung des langfristigen DUC-Trends zu berücksichtigen. Nach Angaben Dänemarks haben die Änderungen des Verkehrsaufkommens infolge des Krieges in der Ukraine zu einer strukturellen Verringerung der Überflüge im dänischen Luftraum geführt. Dänemark hat im überarbeiteten Leistungsplanentwurf zusätzliche Informationen vorgelegt, um seine Behauptung hinsichtlich der Bedeutung dieser Änderungen des Verkehrsaufkommens zu untermauern.

(34) Auf der Grundlage der von Dänemark im Rahmen des überarbeiteten Leistungsplanentwurfs vorgelegten zusätzlichen Informationen schätzt der PRB den Verlust von Überflügen aufgrund der Auswirkungen des Krieges in der Ukraine auf 12 % der gesamten Diensteinheiten in der Streckengebührenzone Dänemark. Der PRB stellte fest, dass Dänemark tatsächlich in dem von diesen Änderungen des Verkehrsaufkommens betroffenen geografischen Gebiet liegt und dass die daraus resultierenden Auswirkungen eine strukturelle Verringerung des Verkehrsaufkommens darstellen, die sich weiterhin auf die Kosteneffizienz der Flugsicherungsdienste im RP4 im dänischen Luftraum auswirken.

(35) Daher ist es für die Zwecke des in den Erwägungsgründen 33 und 34 genannten Bewertungskriteriums erforderlich und angemessen zu prüfen, ob Dänemark ohne die in Erwägungsgrund 32 genannten Umstände mit dem unionsweiten langfristigen DUC-Trend in Einklang stehen würde.

(36) Hierzu hat die Kommission den langfristigen DUC-Trend Dänemarks vor dem Hintergrund des geschätzten strukturellen Verkehrsverlusts Dänemarks infolge des Kriegs in der Ukraine, gemessen in Streckendiensteinheiten, neu berechnet. Diese Neuberechnung führt zu einem bereinigten langfristigen DUC-Trend für Dänemark von – 1,0 %, der damit dem unionsweiten langfristigen DUC-Trend von – 1,0 % entspricht. Daraus ergibt sich, dass Dänemark das in Erwägungsgrund 32 genannte Bewertungskriterium erfüllt, nachdem die Auswirkungen des erheblich verringerten Verkehrsaufkommens infolge des Krieges in der Ukraine berücksichtigt wurden.

(37) In Bezug auf das in Anhang IV Nummer 1.4 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 festgelegte Kriterium stellt die Kommission fest, dass der DUC-Basiswert Dänemarks von 72,32 EUR um 18,7 % über dem durchschnittlichen Basiswert von 60,92 EUR (jeweils in EUR2022) der entsprechenden gemäß Artikel 7 Buchstabe f des Durchführungsbeschlusses (EU) 2024/1688 festgelegten Vergleichsgruppe liegt.

(38) Wie in Erwägungsgrund 31 dargelegt, ist für Dänemark im RP4 ein deutlich günstigerer DUC-Trend zu verzeichnen als beim entsprechenden unionsweiten Trend. Werden die negativen Folgen des veränderten Verkehrsaufkommens infolge des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine herausgerechnet, bewegt sich Dänemark zudem, wie in den Erwägungsgründen 33 bis 36 dargelegt, im unionsweiten langfristigen DUC-Trend. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die in Erwägungsgrund 37 dargelegte Abweichung vom durchschnittlichen DUC-Basiswert für 2024 die Feststellung der Kohärenz der Leistungsziele Dänemarks im Bereich der Kosteneffizienz mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im Bereich der Kosteneffizienz nicht ausschließt.

(39) Auf der Grundlage der Feststellungen in den Erwägungsgründen 27 bis 38 ist die Kommission der Auffassung, dass Dänemark die Empfehlungen nach Artikel 3 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2025/1040 in Bezug auf die Überarbeitung seiner lokalen Leistungsziele für die Kosteneffizienz angemessen umgesetzt hat. Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die von Dänemark in den überarbeiteten Leistungsplanentwurf aufgenommenen überarbeiteten Kosteneffizienzziele als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 kohärent erachtet werden sollten.

Überprüfung der Kosteneffizienzziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug

(40) Nach Anhang IV Nummer 2.1 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 hat die Kommission die im Leistungsplanentwurf Dänemarks festgelegten Kosteneffizienzleistungsziele für Flugsicherungsdienste für den An- und Abflug für die in Artikel 1 Absätze 3 und 4 jener Durchführungsverordnung genannten Flughäfen überprüft. Dabei hat sich gezeigt, dass diese Ziele keinen Anlass zur Besorgnis geben.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

(41) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen hat die Kommission festgestellt, dass die im überarbeiteten Leistungsplanentwurf Dänemarks enthaltenen Leistungsziele mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 im Einklang stehen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Leistungsziele, die in dem von Dänemark vorgelegten überarbeiteten Leistungsplanentwurf für den vierten Bezugszeitraum (RP4) enthalten und im Anhang dieses Beschlusses aufgeführt sind, sind mit den im Durchführungsbeschluss (EU) 2024/1688 festgelegten unionsweit geltenden Leistungszielen für den RP4 vereinbar.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an das Königreich Dänemark gerichtet.

Brüssel, den 23. April 2026

Für die Kommission
Apostolos TZITZIKOSTAS
Mitglied der Kommission

ANHANG

In dem von Dänemark gemäß Verordnung (EG) Nr. 549/2004 vorgelegten überarbeiteten Leistungsplanentwurf enthaltene Leistungsziele, die als mit den unionsweit geltenden Leistungszielen für den vierten Bezugszeitraum kohärent erachtet werden

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH SICHERHEIT

Effektivität des Sicherheitsmanagements

Dänemark	**Ziele für die Effektivität des Sicherheitsmanagements, ausgedrückt als Umsetzungsniveau**, von EASA-Niveau A bis D					
Betroffene Anbieter von Flugsicherungsdiensten	**Ziel des Sicherheitsmanagements**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
NAVIAIR	Sicherheitspolitik und -ziele	B	C	C	C	**C**
	Management von Sicherheitsrisiken	C	C	C	C	**D**
	Gewährleistung der Sicherheit	B	B	B	C	**C**
	Förderung der Sicherheit	B	B	B	B	**C**
	Sicherheitskultur	B	B	C	C	**C**

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH UMWELT

Durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs

Dänemark	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Umwelt, ausgedrückt als durchschnittliche horizontale Streckenflugeffizienz des tatsächlichen Flugwegs	**1,43 %**	**1,42 %**	**1,41 %**	**1,40 %**	**1,39 %**

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KAPAZITÄT

Durchschnittliche ATFM-Verspätung im Streckenflug in Minuten je Flug

Dänemark	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ziele im wesentlichen Leistungsbereich Kapazität, ausgedrückt in Minuten ATFM-Verspätung je Flug	**0,10**	**0,10**	**0,10**	**0,10**	**0,10**

WESENTLICHER LEISTUNGSBEREICH KOSTENEFFIZIENZ

Festgestellte Kosten je Leistungseinheit für Streckenflugsicherungsdienste

Streckengebührenzone Dänemark	**2019 Basiswert**	**2024 Basiswert**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Überarbeitete Kosteneffizienzziele, ausgedrückt als festgestellte streckenbezogene Kosten je Leistungseinheit (zu realen Preisen des Jahres 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