2026/1033

2026.5.18.

A BIZOTTSÁG (EU) 2026/1033 HATÁROZATA

(2026. április 23.)

az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Dánia által benyújtott felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és az egységes európai égbolt teljesítmény- és díjszámítási rendszerének negyedik referencia-időszakára vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról

(az értesítés a C(2026) 2555. számú dokumentummal történt)

(Csak a dán nyelvű szöveg hiteles)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló, 2004. március 10-i 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre (keretrendelet) ([1]) és különösen annak 11. cikke (3) bekezdésének c) pontjára,

tekintettel az egységes európai égbolt végrehajtásáról szóló, 2024. október 23-i (EU) 2024/2803 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([2]) és különösen annak 58. cikke (3) bekezdésére,

tekintettel az egységes európai égboltra vonatkozó teljesítmény- és díjszámítási rendszer létrehozásáról, valamint a 390/2013/EU és a 391/2013/EU végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2019. február 11-i (EU) 2019/317 bizottsági végrehajtási rendeletre ([3]) és különösen annak 15. cikke (1) és (2) bekezdésére,

mivel:

ÁLTALÁNOS MEGFONTOLÁSOK

(1) Az 549/2004/EK rendelet 11. cikke szerint a tagállamoknak nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokkok szintjén teljesítménycélokat is magukban foglaló terveket kell kidolgozniuk a léginavigációs szolgálatok és a hálózati funkciók teljesítmény- és díjszámítási rendszerének minden egyes referencia-időszakára vonatkozóan. Az említett tervekben szereplő helyi teljesítménycéloknak összhangban kell lenniük az érintett referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

(2) A Bizottság 2024. június 12-én elfogadta a negyedik referencia-időszakra (2025–2029) vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokat. A szóban forgó uniós szintű teljesítménycélokat az (EU) 2024/1688 bizottsági végrehajtási határozat ([4]) állapította meg.

(3) Dánia 2024. október 1-jén benyújtotta a Bizottságnak a negyedik referencia-időszakra vonatkozó teljesítményterv-tervezetet. Miután a Bizottság meggyőződött a teljesítményterv-tervezet hiánytalanságáról, Dánia 2024. december 13-án aktualizált teljesítményterv-tervezetet (a továbbiakban: teljesítményterv-tervezet) nyújtott be.

([1]) HL L 96., 2004.3.31., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) HL L, 2024/2803, 2024.11.11., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) HL L 56., 2019.2.25., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/2025-01-01.
([4]) A Bizottság (EU) 2024/1688 végrehajtási határozata (2024. június 12.) a légiforgalmi szolgáltatási hálózatra vonatkozó uniós szintű teljesítménycéloknak a 2025. január 1-jétől 2029. december 31-ig tartó negyedik referencia-időszakra történő meghatározásáról (HL L, 2024/1688, 2024.6.17., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(4) A Bizottság megállapította, hogy a teljesítményterv-tervezetben Dánia által útvonali díjszámítási körzetére vonatkozóan meghatározott költséghatékonysági teljesítménycélok nem felelnek meg az (EU) 2019/317 bizottsági végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. pontjában meghatározott értékelési kritériumoknak, és ezért nincsenek összhangban a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

(5) A Bizottság ezért 2025. május 16-án az (EU) 2025/1040 bizottsági végrehajtási határozattal ([5]) értesítette Dániát arról a megállapításról, amely szerint a (4) preambulumbekezdésben említett teljesítménycélok nincsenek összhangban az uniós teljesítménycélokkal. Az említett határozatban a Bizottság ajánlásokat fogalmazott meg Dánia számára annak biztosítása érdekében, hogy az ország teljesítménycéljai összhangban legyenek a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

(6) Dánia 2025. augusztus 15-én értékelés céljából a negyedik referencia-időszakra vonatkozó felülvizsgált teljesítményterv-tervezetet nyújtott be a Bizottságnak. A szóban forgó terv hiánytalanságának ellenőrzését követően Dánia 2025. október 6-án benyújtotta a felülvizsgált teljesítményterv-tervezet aktualizált változatát (a továbbiakban: felülvizsgált teljesítményterv-tervezet).

(7) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 15. cikkének (1) bekezdésével összhangban a Bizottság az említett végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1. pontjában szereplő értékelési kritériumok alapján és a releváns esetekben a helyi körülmények figyelembevételével értékelte, hogy a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben foglalt helyi teljesítménycélok összhangban vannak-e az uniós szintű teljesítménycélokkal.

(8) A Bizottság az említett végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2. pontjában meghatározott elemek tekintetében végzett felülvizsgálattal is kiegészítette a felülvizsgált teljesítményterv-tervezet értékelését. A költségeknek az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 2.1. d) pontjának vii. alpontjában említett útvonali és közelkörzeti szolgáltatások közötti felosztását azonban a Bizottság a Dániától 2025 decemberében kapott további információk alapján külön felülvizsgálatnak veti alá. A Bizottság ezért ebben a szakaszban nem vont le következtetéseket arra vonatkozóan, hogy az említett költségfelosztási módszertan megfelel-e az 550/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 15. cikke (2) bekezdése e) és f) pontjának, valamint az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet ([6]) 22. cikke (5) bekezdésének.

(9) A teljesítmény-felülvizsgálati testület, amely az (EU) 2024/2803 rendelet 13. cikkének (2) bekezdése értelmében segíti a Bizottságot a teljesítményrendszerek és a díjszámítási rendszerek végrehajtásában, véleményt nyújtott be a Bizottságnak a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélokról e célok uniós szintű teljesítménycélokkal való összhangja tekintetében. Az e határozatban foglalt megállapítások a teljesítmény-felülvizsgálati testület véleményében ([7]) foglalt részletes technikai értékelésen alapulnak.

A BIZOTTSÁG ÁLTALI ÉRTÉKELÉS

A biztonsági célok értékelése

(10) A „biztonság” fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.1. pontjának megfelelően értékelte, hogy a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben foglalt célok összhangban vannak-e az uniós szintű célokkal.

([5]) A Bizottság (EU) 2025/1040 végrehajtási határozata (2025. május 16.) az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján Belgium, Dánia, Németország, Észtország, Írország, Görögország, Franciaország, Lettország, Luxemburg, Hollandia és Szlovákia által benyújtott nemzeti és funkcionális légtérblokkszintű teljesítményterv-tervezetekben foglalt bizonyos teljesítménycélok és az egységes európai égbolt teljesítmény- és díjszámítási rendszerének negyedik referencia-időszakára meghatározott uniós szintű teljesítménycélok közötti összhang hiányáról (HL L, 2025/1040, 2025.5.23., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

([6]) Az Európai Parlament és a Tanács 550/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról (léginavigációs-szolgálati rendelet) (HL L 96., 2004.3.31., 10. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

([7]) A teljesítmény-felülvizsgálati testület 1-2026. sz. véleménye a negyedik referencia-időszakra vonatkozó felülvizsgált teljesítményterv-tervezetek értékeléséről, 2026. január 28.

(11) A Dánia által a „biztonság” fő teljesítményterületen a repülésbiztonság-menedzsment eredményessége tekintetében előterjesztett teljesítménycélok repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzésekre lebontva és a megvalósítás szintjében kifejezve a következők:

Dánia	**A repülésbiztonság-menedzsment eredményességével kapcsolatos célok a megvalósítás szintjében kifejezve, az EASA által megállapított, A-tól D szintig terjedő besorolással**					
Léginavigációs szolgáltató	**Repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzés**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
NAVIAIR	Repülésbiztonsági politika és célkitűzések	B	C	C	C	**C**
	Repülésbiztonsági kockázatok kezelése	C	C	C	C	**D**
	Repülésbiztonsági garancia	B	B	B	C	**C**
	A repülésbiztonság előmozdítása	B	B	B	B	**C**
	Repülésbiztonsági kultúra	B	B	C	C	**C**

(12) A Bizottság megállapította, hogy a Dánia által a „NAVIAIR” léginavigációs szolgáltató számára javasolt repülésbiztonsági teljesítménycélok megegyeznek a 2029-es naptári évre vonatkozó uniós biztonsági célokkal.

(13) A Bizottság megjegyzi, hogy a felülvizsgált teljesítményterv-tervezet intézkedéseket határoz meg a NAVIAIR számára a helyi repülésbiztonsági célok elérése érdekében, ideértve a fáradtsággal összefüggő kockázat nyomon követésére és kezelésére szolgáló adatvezérelt eszközöket, a rendszeres kockázatértékelést, a repülésbiztonsági kultúra javítását célzó programot, a repülésbiztonsági politikák és szabványok meghatározását, a felelősségi körök és engedélyek kezelésére szolgáló rendszer fejlesztését, valamint a belső és külső ellenőrzéseket és felméréseket.

(14) A (11), (12) és (13) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján, és tekintettel arra, hogy az (EU) 2024/1688 végrehajtási határozatban kitűzött uniós szintű repülésbiztonsági teljesítménycélokat a negyedik referencia-időszak utolsó évére, tehát 2029-re kell elérni, úgy kell tekinteni, hogy a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben foglalt helyi repülésbiztonsági teljesítménycélok összhangban vannak az uniós szintű teljesítménycélokkal.

A környezetvédelmi célok értékelése

(15) A „környezetvédelem” fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.2. pontjában megállapított kritérium alapján értékelte, hogy a felülvizsgált teljesítménytervezetben szereplő, a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonysággal kapcsolatos célok összhangban vannak-e az uniós szintű célokkal. Ennek megfelelően a Bizottság a Dánia által javasolt környezetvédelmi célokat összehasonlította az (EU) 2019/123 bizottsági végrehajtási rendelet ([8]) I. mellékletével összhangban kidolgozott és a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok elfogadásakor, azaz 2024. július 2-án rendelkezésre álló európai útvonalhálózat-javítási tervben meghatározott, vízszintes útvonali repülési hatékonyságra vonatkozó releváns referenciaértékekkel.

([8]) A Bizottság (EU) 2019/123 végrehajtási rendelete (2019. január 24.) a légiforgalmi szolgáltatási (ATM) hálózati funkciók végrehajtására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról és a 677/2011/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 28., 2019.1.31., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(16) A Dánia által a negyedik referencia-időszakra javasolt környezetvédelmi teljesítménycélok és az európai útvonalhálózat-javítási terv szerinti, a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezett kapcsolódó nemzeti referenciaértékek a következők:

Dánia	2025	2026	2027	2028	2029
A „környezetvédelem” fő teljesítményterületen kitűzött célok a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**1,43 %**	**1,42 %**	**1,41 %**	**1,40 %**	**1,39 %**
Referenciaértékek	1,43 %	1,42 %	1,41 %	1,40 %	1,39 %

(17) A Bizottság megállapítja, hogy a Dánia által javasolt környezetvédelmi célok megegyeznek a negyedik referencia-időszak naptári éveire vonatkozó nemzeti referenciaértékekkel.

(18) A Bizottság megjegyzi, hogy Dánia a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben olyan, a helyi környezetvédelmi célok elérésére irányuló intézkedéseket terjesztett elő, amelyek magukban foglalják az öt vele szomszédos országgal közös, megerősített, határokon átnyúló, szabad útvonalú légtér megvalósítását.

(19) A (16), a (17) és a (18) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell tekinteni, hogy Dánia felülvizsgált teljesítményterv-tervezetében a „környezetvédelem” fő teljesítményterülethez tartozó célok összhangban vannak a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A kapacitáscélok értékelése

(20) A „kapacitás” fő teljesítményterületet illetően a Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.3. pontjában meghatározott kritérium alapján értékelte, hogy az útvonali légiforgalmiáramlás-szervezéssel (a továbbiakban: ATFM) összefüggő, járatonkénti átlagos késéssel kapcsolatban a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben szereplő célok összhangban vannak-e az uniós célokkal. Ennek megfelelően a Bizottság a Dánia által javasolt kapacitáscélokat összehasonlította az (EU) 2019/123 végrehajtási rendelet 9. cikkével összhangban kidolgozott és a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok elfogadásakor, azaz 2024. július 2-án rendelkezésre álló hálózatműködtetési tervben meghatározott releváns referenciaértékekkel.

(21) A Dánia által a negyedik referencia-időszakra javasolt, a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezett útvonali kapacitáscélok, valamint a hozzájuk tartozó, a hálózatműködtetési tervből származó referenciaértékek a következők:

Dánia	2025	2026	2027	2028	2029
A „kapacitás” fő teljesítményterületen kitűzött célok, a járatonkénti útvonali ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,10**	**0,10**	**0,10**	**0,10**	**0,10**
Referenciaértékek	0,17	0,13	0,10	0,10	0,10

(22) A Bizottság megállapítja, hogy a Dánia által javasolt kapacitáscélok megegyeznek a negyedik referencia-időszak naptári éveire vonatkozó nemzeti referenciaértékekkel, vagy alacsonyabbak azoknál.

(23) A Bizottság megjegyzi, hogy a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben Dánia a helyi útvonali kapacitáscélok elérésére irányuló intézkedéseket terjesztett elő, amelyek magukban foglalják a légiforgalmi irányítók folyamatos felvételét és képzését, az ágazat optimalizálását, a fejlett légiforgalmiáramlás-szervezési és kapacitásgazdálkodási intézkedések végrehajtását, valamint a katonai kiképzési területek jobb igazgatását.

(24) A (21), a (22) és a (23) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján úgy kell tekinteni, hogy Dánia felülvizsgált teljesítményterv-tervezetében a „kapacitás” fő teljesítményterülethez tartozó célok összhangban vannak a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások tekintetében kitűzött kapacitáscélok felülvizsgálata

(25) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. b) pontjával összhangban a Bizottság az említett végrehajtási rendelet 1. cikkének (3) és (4) bekezdésében említett repülőterek tekintetében felülvizsgálta a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozóan Dánia felülvizsgált teljesítményterv-tervezetében meghatározott, kapacitásra vonatkozó teljesítménycélokat. Megállapítást nyert, hogy ezek a célok nem vetnek fel aggályokat.

A költséghatékonysági célok értékelése

(26) A Bizottság az (EU) 2025/1040 végrehajtási határozatban megállapította, hogy a Dánia által 2024-ben benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt javasolt útvonali költséghatékonysági célok nincsenek összhangban az uniós szintű teljesítménycélokkal. Felülvizsgált teljesítményterv-tervezetében Dánia felülvizsgált útvonali költséghatékonysági célokat javasolt.

(27) Az alábbi táblázat a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben szereplő felülvizsgált teljesítménycélokat ismerteti.

Dánia útvonali díjszámítási körzete	**2019. évi kiindulási érték**	**2024. évi kiindulási érték**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Felülvizsgált költséghatékonysági célok megállapított útvonali egységköltségben (reálértéken, 2022. évi árakon kifejezve)	**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) A Bizottság megjegyzi, hogy Dánia költséghatékonysági teljesítménycéljai a referencia-időszak minden évére vonatkozóan lefelé módosultak, ami a 2024-ben benyújtott teljesítményterv-tervezethez képest alacsonyabb éves megállapított egységköltséget eredményezett. Ez a javulás egyrészt az Eurocontrol STATFOR 2025. februári alap-előrejelzésével összhangban lévő felülvizsgált forgalmi feltételezésekből, másrészt a negyedik referencia-időszakra megállapított költségek csökkentéséből eredt.

(29) Az alábbi táblázat a díjszámítási körzet tekintetében az EUR-ban, reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett, felülvizsgált megállapított költségeket és a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben bemutatott aktualizált forgalmi előrejelzést ismerteti:

Dánia útvonali díjszámítási körzete	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Felülvizsgált megállapított költségek reálértéken, 2022. évi árakon kifejezve (felülvizsgált teljesítményterv-tervezet)	**860 millió DKK**	**863 millió DKK**	**866 millió DKK**	**866 millió DKK**	**855 millió DKK**
Aktualizált forgalmi előrejelzés ezer útvonali szolgáltatási egységben kifejezve	**1 640**	**1 682**	**1 713**	**1 745**	**1 767**

(30) A Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a), b) és c) pontjában meghatározott kritériumok alapján értékelte, hogy a Dánia útvonali díjszámítási körzetére vonatkozóan javasolt felülvizsgált költséghatékonysági célok összhangban vannak-e az uniós szintű költséghatékonysági célokkal.

(31) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a negyedik referencia-időszakot nézve a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó −2,1 %-os útvonali megállapítottegységköltség-trend az azonos időszakban −1,2 %-os uniós szintű trendhez képest jobb teljesítményt mutat.

(32) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. b) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a harmadik és a negyedik referencia-időszakot nézve a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó +0,4 %-os hosszú távú útvonali megállapítottegységköltség-trend az azonos időszakban −1,0 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest gyengébb teljesítményt mutat.

(33) Dánia arra kérte a Bizottságot, hogy a hosszú távú útvonali megállapítottegységköltség-trend kiszámításakor vegye figyelembe az Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborúja nyomán jelentkező forgalmi változások hatását. Dánia szerint az ukrajnai háború által okozott forgalomváltozások az átrepülések strukturális csökkenéséhez vezettek a dán légtérben. A felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben Dánia további információkat nyújtott be e forgalmi változások jelentőségével kapcsolatos állításának alátámasztására.

(34) A Dánia által a felülvizsgált teljesítményterv-tervezet részeként benyújtott kiegészítő információk alapján az átrepülések számának az ukrajnai háború hatására történt csökkenése a teljesítmény-felülvizsgálati testület becslése szerint a Dánia útvonali díjszámítási körzetét alkotó összes szolgáltatási egység 12 %-át teszi ki. A teljesítmény-felülvizsgálati testület megjegyezte, hogy Dánia valóban az e forgalmi változások által érintett földrajzi területen található, és hogy az ebből eredő hatás strukturális forgalomcsökkenést jelent, amely a negyedik referencia-időszakban továbbra is hatással van a léginavigációs szolgálatok költséghatékonyságára a dán légtérben.

(35) Ezért a (32) preambulumbekezdésben említett értékelési kritérium alkalmazásában szükséges és helyénvaló megvizsgálni, hogy Dánia a (33) és a (34) preambulumbekezdésben említett körülmények hiányában megfelelne-e az uniós szintű hosszú távú megállapítottegységköltség-trendnek.

(36) E célból a Bizottság újraszámította Dánia hosszú távú megállapítottegységköltség-trendjét az ukrajnai háború nyomán Dániában bekövetkezett, útvonali szolgáltatási egységekben mért, becsült strukturális forgalomkiesés fényében. Ez az újraszámítás Dánia esetében −1,0 %-os kiigazított hosszú távú megállapítottegységköltség-trendet eredményez, ami összhangban van a −1,0 %-os hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trenddel. Ezért a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az ukrajnai háborúból eredő jelentős forgalomcsökkenés hatásának figyelembevétele után Dánia teljesíti a (32) preambulumbekezdésben említett értékelési kritériumot.

(37) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Dánia esetében a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 72,32 EUR kiindulási érték 18,7 %-kal magasabb, mint az (EU) 2024/1688 végrehajtási határozat 7. cikkének f) pontjában meghatározott releváns kontrollcsoport reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 60,92 EUR kiindulási átlagértéke.

(38) A (31) preambulumbekezdésben foglaltak szerint egyértelmű, hogy Dániának a negyedik referencia-időszak alatti megállapítottegységköltség-trendje jelentős mértékben felülmúlja a megfelelő uniós szintű trendet. Továbbá, amint azt a (33)–(36) preambulumbekezdés is mutatja, az Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborújából eredő forgalmi változások negatív hatását figyelmen kívül hagyva Dánia teljesíti az uniós szintű hosszú távú megállapítottegységköltség-trendet. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a (37) preambulumbekezdésben említett átlagos 2024. évi kiindulási megállapított egységköltségtől való eltérés nem zárja ki azt, hogy Dánia költséghatékonysági teljesítménycéljai összhangban legyenek az uniós szintű költséghatékonysági teljesítménycélokkal.

(39) A (27)–(38) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján a Bizottság úgy véli, hogy Dánia megfelelően hajtotta végre az (EU) 2025/1040 végrehajtási határozat 3. cikkében foglalt, a helyi költséghatékonysági teljesítmény-céljainak felülvizsgálatára vonatkozó ajánlásokat. A Bizottság ezért megállapítja, hogy a Dánia által a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben foglalt felülvizsgált költséghatékonysági célokat úgy kell tekinteni, hogy azok összhangban vannak a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

A közelkörzeti léginavigációs szolgáltatások tekintetében kitűzött költséghatékonysági célok felülvizsgálata

(40) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. c) pontjával összhangban a Bizottság az említett végrehajtási rendelet 1. cikkének (3) és (4) bekezdésében említett repülőterek tekintetében felülvizsgálta a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásokra vonatkozóan Dánia teljesítményterv-tervezetében meghatározott költséghatékonysági teljesítménycélokat. Megállapítást nyert, hogy ezek a célok nem vetnek fel aggályokat.

KÖVETKEZTETÉSEK

(41) A fentiek fényében a Bizottság megállapította, hogy a Dánia felülvizsgált teljesítményterv-tervezetében foglalt teljesítménycélok összhangban vannak a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Dánia által a negyedik referencia-időszakra vonatkozóan benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt, e határozat mellékletében felsorolt teljesítménycélok összhangban vannak az (EU) 2024/1688 végrehajtási határozatban a negyedik referencia-időszakra vonatkozóan meghatározott uniós szintű teljesítménycélokkal.

2. cikk

Ennek a határozatnak a Dán Királyság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2026. április 23-án.

a Bizottság részéről
Apostolos TZITZIKOSTAS
a Bizottság tagja

MELLÉKLET

A Dánia által benyújtott, felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben szereplő, a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal összhangban lévőnek ítélt teljesítménycélok

„BIZTONSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

A repülésbiztonság-menedzsment hatékonysága

Dánia	**A repülésbiztonság-menedzsment hatékonyságával kapcsolatos célok a megvalósítás szintjében kifejezve**, az EASA által megállapított, A-tól D szintig terjedő besorolással					
Érintett léginavigációs szolgáltató	**Repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos célkitűzés**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
NAVIAIR	Repülésbiztonsági politika és célkitűzések	B	C	C	C	**C**
	Repülésbiztonsági kockázatok kezelése	C	C	C	C	**D**
	Repülésbiztonsági garancia	B	B	B	C	**C**
	A repülésbiztonság előmozdítása	B	B	B	B	**C**
	Repülésbiztonsági kultúra	B	B	C	C	**C**

„KÖRNYEZETVÉDELEM” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyság a tényleges röppályán

Dánia	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
A „környezetvédelem” fő teljesítményterületen kitűzött célok a tényleges röppályára vonatkozó átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyságként kifejezve	**1,43 %**	**1,42 %**	**1,41 %**	**1,40 %**	**1,39 %**

„KAPACITÁS” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Az útvonali légiforgalmiáramlás-szervezéssel (ATFM) összefüggő, percben meghatározott, járatonkénti átlagos késés

Dánia	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
A „kapacitás” fő teljesítményterületen kitűzött célok, a járatonkénti ATFM-késés percben meghatározott időtartamában kifejezve	**0,10**	**0,10**	**0,10**	**0,10**	**0,10**

„KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG” FŐ TELJESÍTMÉNYTERÜLET

Az útvonali léginavigációs szolgáltatások megállapított egységköltsége

Dánia útvonali díjszámítási körzete	**2019. évi kiindulási érték**	**2024. évi kiindulási érték**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Felülvizsgált költséghatékonysági célok megállapított útvonali egységköltségben (reálértékben, 2022. évi árakon kifejezve)	**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