Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2026/1033

18.5.2026

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2026/1033

z 23. apríla 2026

o súlade výkonnostných cieľov uvedených v revidovanom návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Dánsko podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004, s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na štvrté referenčné obdobie systému výkonnosti a spoplatňovania v rámci jednotného európskeho neba

[oznámené pod číslom C(2026) 2555]

(Iba dánske znenie je autentické)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie) ([1]), a najmä na jeho článok 11 ods. 3 písm. c),

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/2803 z 23. októbra 2024 o implementácii jednotného európskeho neba ([2]), a najmä na jeho článok 58 ods. 3,

so zreteľom na vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/317 z 11. februára 2019, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti a spoplatňovania v jednotnom európskom nebi a ktorým sa zrušujú vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 390/2013 a (EÚ) č. 391/2013 ([3]), a najmä na jeho článok 15 ods. 1 a 2,

keďže:

VŠEOBECNÉ ASPEKTY

(1) Podľa článku 11 nariadenia (ES) č. 549/2004 majú členské štáty vypracovať plány vrátane výkonnostných cieľov na každé referenčné obdobie systému výkonnosti a spoplatňovania leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií, buď na vnútroštátnej úrovni, alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru (ďalej len „FAB“). Tieto plány majú obsahovať výkonnostné ciele na miestnej úrovni, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na príslušné referenčné obdobie.

(2) Komisia 12. júna 2024 prijala celoúnijné výkonnostné ciele na štvrté referenčné obdobie (ďalej len „RO4“, 2025 – 2029). Tieto celoúnijné výkonnostné ciele boli stanovené vo vykonávacom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2024/1688 ([4]).

(3) Dánsko 1. októbra 2024 predložilo Komisii návrh plánu výkonnosti na RO4. Po tom, ako Komisia overila úplnosť uvedeného návrhu plánu výkonnosti, Dánsko 13. decembra 2024 predložilo aktualizovaný návrh plánu výkonnosti (ďalej len „návrh plánu výkonnosti“).

([1]) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) Ú. v. EÚ L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) Ú. v. EÚ L 56, 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/2025-01-01.
([4]) Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2024/1688 z 12. júna 2024, ktorým sa stanovujú celoúnijné ciele výkonnosti pre sieť manažmentu letovej prevádzky na štvrté referenčné obdobie od 1. januára 2025 do 31. decembra 2029 (Ú. v. EÚ L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(4) Komisia zistila, že výkonnostné ciele v oblasti nákladovej efektívnosti, ktoré Dánsko uviedlo v návrhu plánu výkonnosti v súvislosti so svojou traťovou zónou spoplatňovania, nespĺňajú kritériá posudzovania stanovené v bode 1.4 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2019/317, a preto nie sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

(5) Komisia preto 16. mája 2025 prostredníctvom vykonávacieho rozhodnutia Komisie (EÚ) 2025/1040 ([5]) oznámila Dánsku zistenia týkajúce sa nesúladu výkonnostných cieľov uvedených v odôvodnení 4. V uvedenom rozhodnutí Komisia vydala Dánsku odporúčania s cieľom zabezpečiť súlad jeho výkonnostných cieľov s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

(6) Dánsko 15. augusta 2025 predložilo Komisii na posúdenie revidovaný návrh plánu výkonnosti na RO4. Po overení úplnosti daného plánu Dánsko predložilo 6. októbra 2025 aktualizovanú verziu revidovaného návrhu plánu výkonnosti (ďalej len „revidovaný návrh plánu výkonnosti“).

(7) Podľa článku 15 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 Komisia posúdila súlad cieľov výkonnosti na miestnej úrovni uvedených v revidovanom návrhu plánu výkonnosti na základe kritérií posudzovania stanovených v bode 1 prílohy IV k uvedenému vykonávaciemu nariadeniu a s prihliadnutím na prípadné miestne okolnosti.

(8) Komisia doplnila svoje posúdenie revidovaného návrhu plánu výkonnosti o preskúmanie prvkov stanovených v bode 2 prílohy IV k uvedenému vykonávaciemu nariadeniu. Rozdelenie nákladov medzi traťové a terminálne služby uvedené v bode 2.1 písm. d) podbode vii) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 však podlieha samostatnému preskúmaniu zo strany Komisie na základe dodatočných informácií, ktoré Dánsko poskytlo v decembri 2025. Komisia preto v tejto fáze nevyvodila žiadne závery, pokiaľ ide o súlad tejto metodiky rozdeľovania nákladov s článkom 15 ods. 2 písm. e) a f) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ([6]) a článkom 22 ods. 5 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.

(9) Rada pre preskúmanie výkonnosti (ďalej len „PRB“), ktorá pomáha Komisii pri implementácii systémov výkonnosti a spoplatňovania podľa článku 13 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2024/2803, predložila Komisii svoje stanovisko k výkonnostným cieľom uvedeným v revidovanom návrhu plánu výkonnosti, pokiaľ ide o súlad týchto cieľov s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi. Zistenia uvedené v tomto rozhodnutí vychádzajú z podrobného technického posúdenia uvedeného v stanovisku PRB ([7]).

POSÚDENIE KOMISIE

Posúdenie cieľov v oblasti bezpečnosti

(10) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť sa súlad cieľov uvedených v revidovanom návrhu plánu výkonnosti posudzoval v súlade s bodom 1.1 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.

([5]) Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2025/1040 zo 16. mája 2025 o nesúlade niektorých výkonnostných cieľov uvedených v návrhoch národných plánov výkonnosti alebo plánov výkonnosti funkčných blokov vzdušného priestoru, ktoré predložili Belgicko, Dánsko, Estónsko, Francúzsko, Grécko, Holandsko, Írsko, Lotyšsko, Luxembursko, Nemecko a Slovensko na základe nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004, s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na štvrté referenčné obdobie systému výkonnosti a spoplatňovania v rámci jednotného európskeho neba (Ú. v. EÚ L, 2025/1040, 23.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

([6]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

([7]) Stanovisko PRB č. 1-2026 k posúdeniu revidovaných návrhov plánov výkonnosti na štvrté referenčné obdobie (RO4), 28. januára 2026.

(11) Toto sú ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť, ktoré predkladá Dánsko v súvislosti s účinnosťou riadenia bezpečnosti, rozdelené podľa jednotlivých cieľov riadenia bezpečnosti a vyjadrené ako úroveň plnenia cieľov:

Dánsko	**Ciele týkajúce sa účinnosti riadenia bezpečnosti vyjadrené ako úroveň vykonávania, a to v rozsahu úrovní A až D podľa agentúry EASA**					
Poskytovateľ leteckých navigačných služieb	**Cieľ riadenia bezpečnosti**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
NAVIAIR	Politika a ciele v oblasti bezpečnosti	B	C	C	C	**C**
	Riadenie rizika v oblasti bezpečnosti	C	C	C	C	**D**
	Zaistenie bezpečnosti	B	B	B	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	B	B	B	B	**C**
	Kultúra bezpečnosti	B	B	C	C	**C**

(12) Komisia zistila, že ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti, ktoré navrhlo Dánsko pre poskytovateľa leteckých navigačných služieb „NAVIAIR“, sa rovnajú celoúnijným cieľom v oblasti bezpečnosti na kalendárny rok 2029.

(13) Komisia poznamenáva, že v revidovanom návrhu plánu výkonnosti sa stanovujú opatrenia pre NAVIAIR na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti bezpečnosti, ako sú prostriedky monitorovania a riadenia rizík súvisiacich s únavou založené na údajoch, pravidelné posudzovanie rizík, program zlepšenia, pokiaľ ide o kultúru bezpečnosti, vymedzenie bezpečnostných politík a noriem, zlepšenie systému na riadenie zodpovedností a povolení, ako aj interné a externé audity a prieskumy.

(14) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 11, 12 a 13 a vzhľadom na to, že celoúnijné výkonnostné ciele v oblasti bezpečnosti stanovené vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2024/1688 sa musia dosiahnuť do posledného roku RO4, konkrétne teda do roku 2029, by sa miestne ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostným cieľmi.

Posúdenie cieľov v oblasti životného prostredia

(15) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie sa súlad cieľov uvedených v revidovanom návrhu plánu výkonnosti v oblasti priemernej horizontálnej efektívnosti skutočnej trajektórie pri traťových letoch posudzoval na základe kritéria stanoveného v bode 1.2 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Preto sa navrhované ciele Dánska v oblasti životného prostredia porovnali s príslušnými referenčnými hodnotami horizontálnej efektívnosti pri traťových letoch stanovenými v pláne skvalitnenia európskej siete tratí (ďalej len „plán ERNIP“) vypracovanom v súlade s prílohou I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2019/123 ([8]) a dostupnými v čase prijatia celoúnijných výkonnostných cieľov na RO4, t. j. 2. júla 2024.

([8]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/123 z 24. januára 2019, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá vykonávania funkcií siete manažmentu letovej prevádzky (ATM) a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 677/2011 (Ú. v. EÚ L 28, 31.1.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(16) Ciele výkonnosti v oblasti životného prostredia, ktoré Dánsko navrhlo na RO4, a zodpovedajúce národné referenčné hodnoty z plánu ERNIP vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch, sú takéto:

Dánsko	2025	2026	2027	2028	2029
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch	**1,43 %**	**1,42 %**	**1,41 %**	**1,40 %**	**1,39 %**
Referenčné hodnoty	1,43 %	1,42 %	1,41 %	1,40 %	1,39 %

(17) Komisia konštatuje, že navrhované ciele v oblasti životného prostredia, ktoré predložilo Dánsko, sa rovnajú príslušným národným referenčným hodnotám za každý kalendárny rok RO4.

(18) Komisia poznamenáva, že Dánsko v revidovanom návrhu plánu výkonnosti predstavilo opatrenia na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti životného prostredia, ktoré zahŕňajú zavádzanie posilneného cezhraničného vzdušného priestoru s voľnými traťami s piatimi susednými krajinami.

(19) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 16, 17 a 18 by sa ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti Dánska mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

Posúdenie cieľov v oblasti kapacity

(20) V kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu sa súlad cieľov uvedených v revidovanom návrhu plánu výkonnosti v oblasti priemerného meškania manažmentu toku letovej prevádzky (ďalej len „ATFM“) na trati na jeden let posudzoval na základe kritéria stanoveného v bode 1.3 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317. Preto sa navrhované ciele Dánska v oblasti kapacity porovnali s príslušnými referenčnými hodnotami stanovenými v pláne prevádzky siete vypracovanom v súlade s článkom 9 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/123 a dostupnými v čase prijatia celoúnijných výkonnostných cieľov na RO4, t. j. 2. júla 2024.

(21) Ciele v oblasti traťovej kapacity, ktoré navrhlo Dánsko na RO4, vyjadrené v minútach meškania ATFM na jeden let, a zodpovedajúce referenčné hodnoty v pláne prevádzky siete sú takéto:

Dánsko	2025	2026	2027	2028	2029
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu vyjadrené v minútach meškania ATFM na trati na jeden let	**0,10**	**0,10**	**0,10**	**0,10**	**0,10**
Referenčné hodnoty	0,17	0,13	0,10	0,10	0,10

(22) Komisia konštatuje, že ciele v oblasti kapacity, ktoré navrhlo Dánsko, sa buď rovnajú príslušným národným referenčným hodnotám za každý kalendárny rok RO4, alebo sú nižšie ako tieto hodnoty.

(23) Komisia poznamenáva, že Dánsko v revidovanom návrhu plánu výkonnosti predstavilo opatrenia na dosiahnutie miestnych cieľov v oblasti traťovej kapacity, ktoré zahŕňajú kontinuálny nábor a výcvik riadiacich letovej prevádzky, optimalizáciu sektora, vykonávanie pokročilých opatrení manažmentu toku letovej prevádzky a kapacity a zlepšené opatrenia v oblastiach vojenského výcviku.

(24) Na základe zistení uvedených v odôvodneniach 21, 22 a 23 by sa ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti Dánska mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

Preskúmanie cieľov v oblasti kapacity terminálnych leteckých navigačných služieb

(25) V súlade s bodom 2.1 písm. b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 Komisia preskúmala ciele výkonnosti v oblasti kapacity pre terminálne letecké navigačné služby stanovené dánskym revidovaným návrhom plánu výkonnosti pre letiská uvedené v článku 1 ods. 3 a 4 uvedeného vykonávacieho nariadenia. Zistilo sa, že tieto ciele nevyvolávajú obavy.

Posúdenie cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti

(26) Komisia dospela vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2025/1040 k záveru, že navrhované traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti uvedené v návrhu plánu výkonnosti Dánska predloženom v roku 2024 neboli v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi. Dánsko vo svojom revidovanom návrhu plánu výkonnosti navrhlo revidované traťové ciele v oblasti nákladovej efektívnosti.

(27) V nasledujúcej tabuľke sú uvedené revidované výkonnostné ciele, ktoré obsahuje revidovaný návrh plánu výkonnosti.

Dánska traťová zóna spoplatňovania	Východisková hodnota za rok 2019	Východisková hodnota za rok 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Revidované ciele v oblasti nákladovej efektívnosti vyjadrené ako stanovené traťové jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 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) Komisia konštatuje, že ciele výkonnosti Dánska v oblasti nákladovej efektívnosti boli v každom roku referenčného obdobia revidované smerom nadol, čo viedlo k nižším ročným stanoveným jednotkovým nákladom (ďalej len „DUC“) v porovnaní s návrhom plánu výkonnosti predloženým v roku 2024. Dané polepšenie vyplynulo z revidovaných predpokladov objemu dopravy v súlade so základnou prognózou útvaru Eurocontrolu STATFOR z februára 2025, ako aj zo zníženia stanovených nákladov na RO4.

(29) Revidované stanovené náklady vyjadrené v eurách v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022 a aktualizovaná prognóza objemu dopravy pre zónu spoplatňovania, ako sa uvádza v revidovanom návrhu plánu výkonnosti, sú uvedené v tejto tabuľke:

Dánska traťová zóna spoplatňovania	2025	2026	2027	2028	2029
Revidované stanovené náklady vyjadrené v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022 (revidovaný návrh plánu výkonnosti)	**860 miliónov DKK**	**863 miliónov DKK**	**866 miliónov DKK**	**866 miliónov DKK**	**855 miliónov DKK**
Aktualizovaná prognóza objemu dopravy, vyjadrená v tisícoch traťových jednotiek služieb	**1 640**	**1 682**	**1 713**	**1 745**	**1 767**

(30) Komisia posúdila súlad revidovaných cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti pre dánsku traťovú zónu spoplatňovania na základe kritérií stanovených v bode 1.4 písm. a), b) a c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317.

(31) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. a) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že vývoj traťových DUC na úrovni zóny spoplatňovania -2,1 % počas RO4 presahuje celoúnijný vývoj -1,2 % počas rovnakého obdobia.

(32) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. b) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že dlhodobý vývoj traťových DUC na úrovni zóny spoplatňovania +0,4 % počas tretieho referenčného obdobia (RO3) a RO4 zaostáva za dlhodobým celoúnijným vývojom -1,0 % počas rovnakého obdobia.

(33) Dánsko požiadalo Komisiu, aby zvážila vplyv zmien v objeme dopravy vyplývajúcich z útočnej vojny Ruska proti Ukrajine ako súčasť výpočtu dlhodobého vývoja traťových DUC. Podľa Dánska viedli zmeny v objeme dopravy vyplývajúce z vojny na Ukrajine k štrukturálnemu zníženiu preletov v dánskom vzdušnom priestore. Dánsko v revidovanom návrhu plánu výkonnosti poskytlo dodatočné informácie na podloženie svojho tvrdenia o význame týchto zmien v objeme dopravy.

(34) Na základe dodatočných informácií, ktoré Dánsko predložilo v rámci revidovaného návrhu plánu výkonnosti, rada pre preskúmanie výkonnosti odhaduje, že strata preletov v dôsledku vplyvu vojny na Ukrajine predstavuje 12 % celkového počtu jednotiek služieb dánskej traťovej zóny spoplatňovania. Rada pre preskúmanie výkonnosti poznamenala, že Dánsko sa skutočne nachádza v geografickej oblasti ovplyvnenej týmito zmenami v objeme dopravy a že výsledný vplyv predstavuje štrukturálne zníženie objemu dopravy, ktoré naďalej ovplyvňuje nákladovú efektívnosť leteckých navigačných služieb počas RO4 v dánskom vzdušnom priestore.

(35) Na účely kritéria posudzovania uvedeného v odôvodnení 32 je preto potrebné a vhodné preskúmať, či by Dánsko splnilo dlhodobý celoúnijný vývoj DUC, ak by neexistovali okolnosti uvedené v odôvodneniach 33 a 34.

(36) Na tento účel Komisia prepočítala dlhodobý vývoj DUC Dánska vzhľadom na odhadovanú štrukturálnu stratu objemu dopravy pre Dánsko v dôsledku vojny na Ukrajine, meranú v traťových jednotkách služieb. Výsledkom tohto prepočtu je upravený dlhodobý vývoj DUC pre Dánsko vo výške −1,0 %, ktorý je v súlade s dlhodobým celoúnijným vývojom DUC −1,0 %. Preto sa dospelo k záveru, že Dánsko po zohľadnení vplyvu výrazného zníženia objemu dopravy v dôsledku vojny na Ukrajine spĺňa kritérium posudzovania uvedené v odôvodnení 32.

(37) Pokiaľ ide o kritérium stanovené v bode 1.4 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, Komisia konštatuje, že dánska východisková hodnota pre DUC 72,32 EUR vyjadrená v eurách v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022 je o 18,7 % vyššia ako priemerná východisková hodnota 60,92 EUR vyjadrená v eurách v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022 príslušnej porovnávacej skupiny stanovenej v článku 7 písm. f) vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2024/1688.

(38) Ako sa uvádza v odôvodnení 31, je zrejmé, že vývoj DUC Dánska počas RO4 výrazne prevyšuje zodpovedajúci celoúnijný vývoj. Okrem toho, ako sa uvádza v odôvodneniach 33 až 36, keď sa vylúči negatívny vplyv zmien v objeme dopravy vyplývajúcich z ruskej útočnej vojny voči Ukrajine, Dánsko sleduje celoúnijný dlhodobý vývoj DUC. Komisia sa preto domnieva, že odchýlka od priemeru východiskovej hodnoty pre DUC za 2024 uvedená v odôvodnení 37 nebráni v prípade Dánska konštatovaniu, že ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi v oblasti nákladovej efektívnosti.

(39) Komisia sa na základe zistení uvedených v odôvodneniach 27 až 38 domnieva, že Dánsko primerane zohľadnilo odporúčania stanovené v článku 3 vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2025/1040, pokiaľ ide o revíziu jeho miestnych cieľov výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti. Komisia preto dospela k záveru, že revidované ciele v oblasti nákladovej efektívnosti, ktoré Dánsko zahrnulo do revidovaného návrhu plánu výkonnosti, by sa mali považovať za ciele, ktoré sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4.

Preskúmanie cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti terminálnych leteckých navigačných služieb

(40) V súlade s bodom 2.1 písm. c) prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 Komisia preskúmala ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti pre terminálne letecké navigačné služby stanovené dánskym návrhom plánu výkonnosti pre letiská uvedené v článku 1 ods. 3 a 4 uvedeného vykonávacieho nariadenia. Zistilo sa, že tieto ciele nevyvolávajú obavy.

ZÁVERY

(41) Vzhľadom na všetky uvedené skutočnosti Komisia zistila, že ciele výkonnosti uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti Dánska sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Výkonnostné ciele uvedené v revidovanom návrhu plánu výkonnosti, ktorý predložilo Dánsko na štvrté referenčné obdobie (ďalej len „RO4“), vymenované v prílohe k tomuto rozhodnutiu, sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na RO4 stanovenými vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2024/1688.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Dánskemu kráľovstvu.

V Bruseli 23. apríla 2026

Za Komisiu
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komisie

PRÍLOHA

Výkonnostné ciele zahrnuté do revidovaného návrhu plánu výkonnosti predloženého Dánskom podľa nariadenia (ES) č. 549/2004, o ktorých sa zistilo, že sú v súlade s celoúnijnými výkonnostnými cieľmi na štvrté referenčné obdobie

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA BEZPEČNOSŤ

Účinnosť riadenia bezpečnosti

Dánsko	**Ciele týkajúce sa účinnosti riadenia bezpečnosti vyjadrené ako úroveň vykonávania**, a to v rozsahu úrovní A až D podľa agentúry EASA					
Príslušný poskytovateľ leteckých navigačných služieb	**Cieľ riadenia bezpečnosti**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
NAVIAIR	Politika a ciele v oblasti bezpečnosti	B	C	C	C	**C**
	Riadenie bezpečnostných rizík	C	C	C	C	**D**
	Zaistenie bezpečnosti	B	B	B	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	B	B	B	B	**C**
	Kultúra bezpečnosti	B	B	C	C	**C**

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch

Dánsko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie vyjadrené ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch	**1,43 %**	**1,42 %**	**1,41 %**	**1,40 %**	**1,39 %**

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA KAPACITU

Priemerné meškanie ATFM na trati v minútach na jeden let

Dánsko	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ciele v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu vyjadrené v minútach meškania ATFM na jeden let	**0,10**	**0,10**	**0,10**	**0,10**	**0,10**

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA NÁKLADOVÚ EFEKTÍVNOSŤ

Stanovené jednotkové náklady na traťové letecké navigačné služby

Dánska traťová zóna spoplatňovania	**Východisková hodnota za rok 2019**	**Východisková hodnota za rok 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Revidované ciele v oblasti nákladovej efektívnosti	**466,58 DKK**	**537,86 DKK**	**524,26 DKK**	**513,17 DKK**	**505,55 DKK**	**496,32 DKK**	**483,68 DKK**
vyjadrené ako stanovené traťové jednotkové náklady (v reálnych hodnotách v cenách za rok 2022)	62,74 EUR	72,32 EUR	70,49 EUR	69,00 EUR	67,97 EUR	66,73 EUR	65,03 EUR