



**DECYZJA KOMISJI (UE) 2026/1033**

**z dnia 23 kwietnia 2026 r.**

**dotycząca zgodności docelowych parametrów skuteczności działania, zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez Danię zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania ustalonymi na czwarty okres odniesienia w ramach systemu skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej**

*(notyfikowana jako dokument nr C(2026) 2555)*

**(Jedynie tekst w języku duńskim jest autentyczny)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie ramowe) <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 11 ust. 3 lit. c),

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2803 z dnia 23 października 2024 r. w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej <sup>(2)</sup>, w szczególności jego art. 58 ust. 3,

uwzględniając rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/317 z dnia 11 lutego 2019 r. ustanawiające system skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz uchylające rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 390/2013 i (UE) nr 391/2013 <sup>(3)</sup>, w szczególności jego art. 15 ust. 1 i 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

**UWAGI OGÓLNE**

- (1) Zgodnie z art. 11 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 państwa członkowskie mają obowiązek sporządzić – na szczeblu krajowym albo na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB) – plany zawierające docelowe parametry skuteczności działania na każdy okres odniesienia w ramach systemu skuteczności działania i opłat dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych. Plany te powinny obejmować lokalne docelowe parametry skuteczności działania, które są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na dany okres odniesienia.
- (2) W dniu 12 czerwca 2024 r. Komisja przyjęła ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na czwarty okres odniesienia („OO4”, 2025–2029). Te ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania określono w decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2024/1688 <sup>(4)</sup>.
- (3) W dniu 1 października 2024 r. Dania przedłożyła Komisji projekt planu skuteczności działania na OO4. Po sprawdzeniu przez Komisję kompletności tego projektu planu skuteczności działania, w dniu 13 grudnia 2024 r. Dania przedłożyła zaktualizowany projekt planu skuteczności działania („projekt planu skuteczności działania”).

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj>.

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

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 56 z 25.2.2019, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2019/317/2025-01-01](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/2025-01-01).

<sup>(4)</sup> Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2024/1688 z dnia 12 czerwca 2024 r. ustanawiająca ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania sieci zarządzania ruchem lotniczym na czwarty okres odniesienia od dnia 1 stycznia 2025 r. do dnia 31 grudnia 2029 r. (Dz.U. L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec\\_impl/2024/1688/oj](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj)).

- (4) Komisja stwierdziła, że docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej proponowane przez Danię w projekcie planu skuteczności działania w odniesieniu do w strefy pobierania opłat trasowych nie spełniają kryteriów oceny określonych w pkt 1.4 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/317, a zatem nie są spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4.
- (5) W dniu 16 maja 2025 r. Komisja powiadomiła zatem Danię o ustaleniach dotyczących niespójności docelowych parametrów skuteczności działania, o których mowa w motywie 4, w drodze decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2025/1040 <sup>(5)</sup>. W decyzji tej Komisja wydała zalecenia dla Danii służące zapewnieniu spójności jej docelowych parametrów skuteczności działania z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4.
- (6) W dniu 15 sierpnia 2025 r. Dania przedłożyła Komisji do oceny skorygowany projekt planu skuteczności działania na OO4. Po sprawdzeniu kompletności tego planu w dniu 6 października 2025 r. Dania przedłożyła zaktualizowaną wersję skorygowanego projektu planu skuteczności działania („skorygowany projekt planu skuteczności działania”).
- (7) Zgodnie z art. 15 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja oceniła spójność lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania uwzględnionych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania na podstawie kryteriów oceny określonych w pkt 1 załącznika IV do tego rozporządzenia wykonawczego i w stosownych przypadkach przy uwzględnieniu uwarunkowań lokalnych.
- (8) Komisja uzupełniła swoją ocenę skorygowanego projektu planu skuteczności działania o przegląd elementów określonych w pkt 2 załącznika IV do tego rozporządzenia wykonawczego. Podział kosztów między służbami trasowymi i terminalowymi, o którym mowa w pkt 2.1 lit. d) ppkt (vii) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, jest jednak przedmiotem odrębnego przeglądu przeprowadzonego przez Komisję na podstawie dodatkowych informacji otrzymanych od Danii w grudniu 2025 r. Na obecnym etapie Komisja nie wyciągnęła zatem żadnych wniosków dotyczących zgodności tej metody alokacji kosztów z art. 15 ust. 2 lit. e) i f) rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(6)</sup> oraz z art. 22 ust. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (9) Rada ds. Weryfikacji Skuteczności Działania („PRB”), wspierająca Komisję we wdrażaniu systemów skuteczności działania i opłat zgodnie z art. 13 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2024/2803, przedłożyła Komisji swoją opinię na temat docelowych parametrów skuteczności działania zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania w odniesieniu do spójności tych docelowych parametrów z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania. Ustalenia zawarte w niniejszej decyzji oparto na szczegółowej ocenie technicznej przedstawionej w opinii PRB <sup>(7)</sup>.

## OCENA KOMISJI

### Ocena docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa

- (10) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, zgodność docelowych parametrów zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania oceniono zgodnie z pkt 1.1 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

<sup>(5)</sup> Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2025/1040 z dnia 16 maja 2025 r. dotycząca niezgodności niektórych docelowych parametrów skuteczności działania, zawartych w projektach krajowych planów skuteczności działania oraz projekcie planu skuteczności działania dla funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej przedłożonych przez Belgię, Danię, Niemcy, Estonię, Irlandię, Grecję, Francję, Łotwę, Luksemburg, Niemcy, Słowację zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania ustalonymi na czwarty okres odniesienia w ramach systemu skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz.U. L, 2025/1040, 23.5.2025, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec\\_impl/2025/1040/oj](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj)).

<sup>(6)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służby żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj>).

<sup>(7)</sup> Opinia PRB nr 1–2026 w sprawie oceny skorygowanych projektów planów skuteczności działania na czwarty okres odniesienia (OO4), 28 stycznia 2026 r.

- (11) Docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa zaproponowane przez Danię w odniesieniu do skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, w podziale na cele zarządzania bezpieczeństwem i ze wskazaniem poziomu wdrożenia, są następujące:

Dania	Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, wyrażone jako poziom wdrożenia, poziomy A–D EASA					
Instytucja zapewniająca służbę żeglugi powietrznej	Cel zarządzania bezpieczeństwem	2025	2026	2027	2028	2029
NAVIAIR	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa	B	C	C	C	C
	Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa	C	C	C	C	D
	Zapewnienie bezpieczeństwa	B	B	B	C	C
	Propagowanie bezpieczeństwa	B	B	B	B	C
	Kultura bezpieczeństwa	B	B	C	C	C

- (12) Komisja ustaliła, że docelowe parametry bezpieczeństwa przedłożone przez Danię odnośnie do instytucji zapewniającej służbę żeglugi powietrznej, „NAVIAIR”, są równe ogólnounijnym docelowym parametrom bezpieczeństwa dla roku kalendarzowego 2029.
- (13) Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania określono środki w odniesieniu do NAVIAIR służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie bezpieczeństwa, takie jak oparte na danych środki monitorowania ryzyka związanego ze zmęczeniem i zarządzania nim, regularna ocena ryzyka, program poprawy kultury bezpieczeństwa, określenie polityki i norm bezpieczeństwa, udoskonalenie systemu zarządzania obowiązkami i upoważnieniami, a także wewnętrzne i zewnętrzne audyty i badania.
- (14) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 11, 12 i 13 – oraz biorąc pod uwagę, że ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa określone w decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688 mają zostać osiągnięte do ostatniego roku czwartego okresu odniesienia, tj. do 2029 r., lokalne docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania, należy uznać za zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.

### Ocena docelowych parametrów w zakresie środowiska

- (15) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie środowiska, zgodność docelowych parametrów zawartych w projekcie planu skuteczności działania w odniesieniu do przeciętnej horyzontalnej efektywności lotu na trasie dla faktycznej trajektorii oceniono na podstawie kryterium, o którym mowa w pkt 1.2 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W związku z tym zaproponowane przez Danię docelowe parametry w zakresie środowiska porównano z odpowiednimi wartościami odniesienia horyzontalnej efektywności lotu na trasie określonymi w planie usprawnienia europejskiej sieci tras („ERNIP”), sporządzonym zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/123<sup>(8)</sup> i dostępnym w momencie przyjmowania ogólnounijných docelowych parametrów skuteczności działania na czwarty okres odniesienia, tj. w dniu 2 lipca 2024 r.

<sup>(8)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/123 z dnia 24 stycznia 2019 r. ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 677/2011 (Dz.U. L 28 z 31.1.2019, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2019/123/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj)).

- (16) Docelowe parametry skuteczności działania w zakresie środowiska zaproponowane przez Danię dla czwartego okresu odniesienia oraz odpowiadające im krajowe wartości odniesienia z ERNIP, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii, są następujące:

Dania	2025	2026	2027	2028	2029
<b>Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska,</b> wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii	<b>1,43 %</b>	<b>1,42 %</b>	<b>1,41 %</b>	<b>1,40 %</b>	<b>1,39 %</b>
Wartości odniesienia	1,43 %	1,42 %	1,41 %	1,40 %	1,39 %

- (17) Komisja zauważa, że docelowe parametry w zakresie środowiska zaproponowane przez Danię są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia dla każdego roku kalendarzowego czwartego okresu odniesienia.
- (18) Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Dania przedstawiła środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie środowiska, które obejmują wdrożenie wzmocnionej transgranicznej przestrzeni powietrznej ze swobodą planowania tras z udziałem pięciu sąsiadujących państw.
- (19) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 16, 17 i 18 docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska, zawarte w projekcie planu skuteczności działania Danii, należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4.

#### Ocena docelowych parametrów w zakresie przepustowości

- (20) Jeżeli chodzi o kluczowy obszar skuteczności działania w zakresie przepustowości, zgodność docelowych parametrów zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania w odniesieniu do średniego opóźnienia lotu w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego („opóźnienie ATFM”) na trasie oceniono na podstawie kryterium, o którym mowa w pkt 1.3 załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. W związku z tym zaproponowane przez Danię docelowe parametry w zakresie przepustowości porównano z odpowiednimi wartościami odniesienia określonymi w planie operacyjnym sieci, sporządzonym zgodnie z art. 9 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/123 i dostępnym w momencie przyjmowania ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na czwarty okres odniesienia, tj. w dniu 2 lipca 2024 r.
- (21) Docelowe parametry w zakresie przepustowości tras zaproponowane przez Danię na czwarty okres odniesienia, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot, oraz odpowiednie wartości odniesienia określone w planie operacyjnym sieci są następujące:

Dania	2025	2026	2027	2028	2029
<b>Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości</b> wyrażone w minutach opóźnienia ATFM na trasie przypadającego na lot	<b>0,10</b>	<b>0,10</b>	<b>0,10</b>	<b>0,10</b>	<b>0,10</b>
Wartości odniesienia	0,17	0,13	0,10	0,10	0,10

- (22) Komisja zauważa, że docelowe parametry w zakresie przepustowości zaproponowane przez Danię są równe odpowiednim krajowym wartościom odniesienia lub niższe od tych wartości dla każdego roku kalendarzowego czwartego okresu odniesienia.
- (23) Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Dania przedstawiła środki służące osiągnięciu lokalnych docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras, które obejmują ciągłą rekrutację i szkolenie kontrolerów ruchu lotniczego, optymalizację sektora, wdrożenie zaawansowanych środków zarządzania przepływem ruchu lotniczego i przepustowością oraz ulepszone ustalenia dotyczące wojskowych obszarów szkoleniowych.

- (24) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 21, 22 i 23 docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości, zawarte w projekcie planu skuteczności działania Danii, należy ocenić jako zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4.

#### **Korekta docelowych parametrów w zakresie przepustowości dla terminalowych służb żeglugi powietrznej**

- (25) Zgodnie z pkt 2.1 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja dokonała przeglądu docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości dla terminalowych służb żeglugi powietrznej określonych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez Danię w odniesieniu do portów lotniczych, o których mowa w art. 1 ust. 3 i 4 tego rozporządzenia wykonawczego. Stwierdzono, że przedmiotowe docelowe parametry nie budzą wątpliwości.

#### **Ocena docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej**

- (26) W decyzji wykonawczej (UE) 2025/1040 Komisja stwierdziła, że zaproponowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie, zawarte w projekcie planu skuteczności działania Danii przedłożonym w 2024 r., są niespójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania. Dania zaproponowała skorygowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej na trasie w swoim skorygowanym projekcie planu skuteczności działania.
- (27) W poniższej tabeli przedstawiono skorygowane docelowe parametry skuteczności działania ujęte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania.

Strefa pobierania opłat trasowych Danii	2019 – wartość bazowa	2024 – wartość bazowa	2025	2026	2027	2028	2029
<b>Skorygowane docelowe parametry efektywności kosztowej</b>	<b>466,58 DKK</b>	<b>537,86 DKK</b>	<b>524,26 DKK</b>	<b>513,17 DKK</b>	<b>505,55 DKK</b>	<b>496,32 DKK</b>	<b>483,68 DKK</b>
wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym cen z 2022 r.)	62,74 EUR	72,32 EUR	70,49 EUR	69,00 EUR	67,97 EUR	66,73 EUR	65,03 EUR

- (28) Komisja zauważa, że docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej Danii skorygowano w dół dla każdego roku okresu odniesienia, co prowadzi do niższego rocznego ustalonego kosztu jednostkowego („DUC”) w porównaniu z projektem planu skuteczności działania przedłożonym w 2024 r. Poprawa ta wynikała zarówno ze zmienionych założeń dotyczących ruchu, zgodnie z prognozą bazową Eurocontrol STATFOR z lutego 2025 r., jak i ze zmniejszenia ustalonych kosztów na OO4.
- (29) Skorygowane ustalone koszty wyrażone w EUR w ujęciu realnym w cenach z 2022 r. („EUR2022”) oraz zaktualizowaną prognozę ruchu dla strefy pobierania opłat, przedstawioną w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania, przedstawiono w poniższej tabeli:

Strefa pobierania opłat trasowych Danii	2025	2026	2027	2028	2029
<b>Skorygowane ustalone koszty w ujęciu realnym w cenach z 2022 r.</b> (skorygowany projekt planu skuteczności działania)	<b>860 mln DKK</b>	<b>863 mln DKK</b>	<b>866 mln DKK</b>	<b>866 mln DKK</b>	<b>855 mln DKK</b>
<b>Zaktualizowana prognoza ruchu</b> wyrażona w tysiącach trasowych jednostek usługowych	<b>1 640</b>	<b>1 682</b>	<b>1 713</b>	<b>1 745</b>	<b>1 767</b>

- (30) Komisja oceniła spójność skorygowanych docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej w odniesieniu do strefy pobierania opłat trasowych Danii na podstawie kryteriów określonych w pkt 1.4 lit. a), b) i c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

- (31) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że tendencja DUC dla służb trasowych na szczeblu strefy pobierania opłat wynosząca -2,1 % w OO4 jest lepsza od ogólnounijnej tendencji wynoszącej -1,2 % w tym samym okresie.
- (32) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że długookresowa tendencja DUC dla służb trasowych na szczeblu strefy pobierania opłat w trzecim okresie odniesienia („OO3”) i OO4 wynosząca +0,4 % jest gorsza od długookresowej ogólnounijnej tendencji wynoszącej w tym samym okresie -1,0 %.
- (33) Dania zwróciła się do Komisji o uwzględnienie wpływu zmian w ruchu wynikających z rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie przy obliczaniu długoterminowej tendencji DUC na trasie. Według Danii zmiany w ruchu wynikające z wojny w Ukrainie doprowadziły do strukturalnego ograniczenia przelotów w duńskiej przestrzeni powietrznej. W skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Dania przedstawiła dodatkowe informacje na poparcie swojego twierdzenia dotyczącego znaczenia tych zmian w ruchu.
- (34) Na podstawie dodatkowych informacji przedłożonych przez Danię w ramach skorygowanego projektu planu skuteczności działania PRB szacuje, że utrata przelotów spowodowana skutkami wojny w Ukrainie stanowi 12 % wszystkich jednostek usługowych w strefie pobierania opłat trasowych Danii. PRB zauważyła, że Dania rzeczywiście znajduje się na obszarze geograficznym, którego dotyczą te zmiany ruchu, oraz że wynikające z nich skutki stanowią strukturalne zmniejszenie ruchu, które nadal wpływa na efektywność kosztową służb żeglugi powietrznej w OO4 w duńskiej przestrzeni powietrznej.
- (35) Do celów kryterium oceny, o którym mowa w motywie 32, należy zatem przeanalizować, czy wynik Danii odpowiadałby ogólnounijnej tendencji DUC w przypadku braku okoliczności, o których mowa w motywach 33 i 34.
- (36) W tym celu Komisja przeliczyła długookresową tendencję DUC w Danii w świetle szacowanej strukturalnej utraty ruchu w Danii w wyniku wojny w Ukrainie, mierzonej w trasowych jednostkach usługowych. Wynikiem tego przeliczenia jest skorygowana długookresowa tendencja DUC dla Danii wynosząca -1,0 %, co jest zgodne z długookresową ogólnounijną tendencją wynoszącą -1,0 %. W związku z tym stwierdza się, że Dania spełnia kryterium oceny, o którym mowa w motywie 32, po uwzględnieniu skutków znacznego zmniejszenia ruchu wynikającego z wojny w Ukrainie.
- (37) Jeżeli chodzi o kryterium określone w pkt 1.4 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że wartość bazowa DUC Danii wynosząca 72,32 EUR w ujęciu EUR2022 jest o 18,7 % wyższa niż średnia wartość bazowa wynosząca 60,92 EUR w ujęciu EUR2022 dla właściwej grupy porównawczej określonej w art. 7 lit. f) decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688.
- (38) Jak wskazano w motywie 31, wyraźnie widać, że DUC Danii w OO4 jest znacznie lepszy niż odpowiednia ogólnounijna tendencja. Ponadto, jak wskazano w motywach 33–36, wykluczając negatywny wpływ zmian ruchu wynikających z rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie, przedstawiona przez Danię tendencja również odpowiada ogólnounijnej długookresowej tendencji DUC. W związku z tym Komisja uważa, że odchylenie od średniego bazowego DUC na 2024 r., o którym mowa w motywie 37, nie wyklucza uznania zgodności docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej Danii z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej.
- (39) Na podstawie ustaleń opisanych w motywach 27–38 Komisja uważa, iż Dania odpowiednio wdrożyła zalecenia określone w art. 3 decyzji wykonawczej (UE) 2025/1040 odnośnie do korekty swoich lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej. Komisja stwierdza zatem, że skorygowane docelowe parametry w zakresie efektywności kosztowej uwzględnione przez Danię w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania, należy uznać za zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na czwarty okres odniesienia.

#### **Korekta docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej dla terminalowych służb żeglugi powietrznej**

- (40) Zgodnie z pkt 2.1 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja dokonała przeglądu docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej dla terminalowych służb żeglugi powietrznej określonych w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez Danię w odniesieniu do portów lotniczych, o których mowa w art. 1 ust. 3 i 4 tego rozporządzenia wykonawczego. Stwierdzono, że przedmiotowe docelowe parametry nie budzą wątpliwości.

**WNIOSKI**

- (41) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że docelowe parametry skuteczności działania zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania Danii są spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO4,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

*Artykuł 1*

Wymienione w załączniku do niniejszej decyzji docelowe parametry skuteczności działania, zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez Danię na czwarty okres odniesienia, są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na czwarty okres odniesienia określonymi w decyzji wykonawczej (UE) 2024/1688.

*Artykuł 2*

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Danii.

Sporządzono w Brukseli dnia 23 kwietnia 2026 r.

*W imieniu Komisji*  
Apostolos TZITZIKOSTAS  
*Członek Komisji*

## ZAŁĄCZNIK

Docelowe parametry skuteczności działania zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania przedłożonym przez Danię zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004, uznane za zgodne z ustalonymi na czwarty okres odniesienia ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania

## KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

## Efektywność zarządzania bezpieczeństwem

Dania	Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, wyrażone jako poziom wdrożenia, poziomy A-D EASA					
Oдноśna instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej	Cel zarządzania bezpieczeństwem	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2029 r.
NAVIAIR	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa	B	C	C	C	C
	Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa	C	C	C	C	D
	Zapewnienie bezpieczeństwa	B	B	B	C	C
	Propagowanie bezpieczeństwa	B	B	B	B	C
	Kultura bezpieczeństwa	B	B	C	C	C

## KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE ŚRODOWISKA

## Przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii

Dania	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2029 r.
Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska, wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii	1,43 %	1,42 %	1,41 %	1,40 %	1,39 %

## KLUCZOWY OBSZAR DZIAŁANIA W ZAKRESIE PRZEPUSTOWOŚCI

## Średnie opóźnienie ATFM na trasie w minutach na lot

Dania	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2029 r.
Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10

## KLUCZOWY OBSZAR DZIAŁANIA W ZAKRESIE EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ

## Ustalony koszt jednostkowy trasowych służb żeglugi powietrznej

Strefa pobierania opłat trasowych Danii	2019 – wartość bazowa	2024 – wartość bazowa	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2029 r.
<b>Skorygowane docelowe parametry efektywności kosztowej</b> wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym cen z 2022 r.)	<b>466,58 DKK</b>	<b>537,86 DKK</b>	<b>524,26 DKK</b>	<b>513,17 DKK</b>	<b>505,55 DKK</b>	<b>496,32 DKK</b>	<b>483,68 DKK</b>
	62,74 EUR	72,32 EUR	70,49 EUR	69,00 EUR	67,97 EUR	66,73 EUR	65,03 EUR