Diario Oficial
de la Unión Europea

ES
Serie L

2026/1033

18.5.2026

DECISIÓN (UE) 2026/1033 DE LA COMISIÓN

de 23 de abril de 2026

relativa a la coherencia de los objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento presentado por Dinamarca con arreglo al Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el cuarto período de referencia del sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación en el cielo único europeo

[notificada con el número C(2026) 2555]

(El texto en lengua danesa es el único auténtico)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco) ([1]), y en particular su artículo 11, apartado 3, letra c),

Visto el Reglamento (UE) 2024/2803 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, relativo a la realización del Cielo Único Europeo ([2]), y en particular su artículo 58, apartado 3,

Visto el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de la Comisión, de 11 de febrero de 2019, por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación en el cielo único europeo y se derogan los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 390/2013 y (UE) n.º 391/2013 ([3]), y en particular su artículo 15, apartados 1 y 2,

Considerando lo siguiente:

CONSIDERACIONES GENERALES

(1) Con arreglo al artículo 11 del Reglamento (CE) n.º 549/2004, los Estados miembros deben establecer, bien a escala nacional, bien a escala de bloques funcionales de espacio aéreo («FAB», por sus siglas en inglés), planes que incluyan objetivos de rendimiento, respecto a cada período de referencia del sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación, para los servicios de navegación aérea y las funciones de red. Dichos planes deben incluir objetivos de rendimiento locales que sean coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el período de referencia de que se trate.

(2) El 12 de junio de 2024, la Comisión adoptó los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el cuarto período de referencia («el PR4», 2025-2029). Esos objetivos de rendimiento a escala de la Unión se establecieron en la Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688 de la Comisión ([4]).

(3) El 1 de octubre de 2024, Dinamarca presentó a la Comisión un proyecto de plan de rendimiento para el PR4. Después de que la Comisión verificara la integridad del proyecto de plan de rendimiento, Dinamarca presentó un proyecto actualizado de plan de rendimiento («el proyecto de plan de rendimiento») el 13 de diciembre de 2024.

([1]) DO L 96 de 31.3.2004, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) DO L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) DO L 56 de 25.2.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/2025-01-01.
([4]) Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688 de la Comisión, de 12 de junio de 2024, por la que se establecen los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para la red de gestión del tránsito aéreo correspondientes al cuarto período de referencia, comprendido entre el 1 de enero de 2025 y el 31 de diciembre de 2029 (DO L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(4) La Comisión comprobó que los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad fijados por Dinamarca en el proyecto de plan de rendimiento con respecto a su zona de tarificación de ruta no cumplen los criterios de evaluación establecidos en el punto 1.4 del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de la Comisión y, por lo tanto, no son coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.

(5) Por consiguiente, el 16 de mayo de 2025, la Comisión notificó a Dinamarca las conclusiones relativas a la incoherencia de los objetivos de rendimiento mencionados en el considerando 4 mediante la Decisión de Ejecución (UE) 2025/1040 de la Comisión ([5]). En dicha Decisión, la Comisión formuló recomendaciones dirigidas a Dinamarca con el objetivo de asegurar la coherencia de sus objetivos de rendimiento con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.

(6) El 15 de agosto de 2025, Dinamarca presentó un proyecto revisado de plan de rendimiento para el PR4 con el fin de que la Comisión lo evaluara. Tras la verificación de la integridad de dicho plan, Dinamarca presentó una versión actualizada del proyecto revisado de plan de rendimiento («el proyecto revisado de plan de rendimiento») el 6 de octubre de 2025.

(7) De conformidad con el artículo 15, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión ha evaluado la coherencia de los objetivos de rendimiento a escala local incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento sobre la base de los criterios de evaluación establecidos en el punto 1 del anexo IV de dicho Reglamento de Ejecución, y teniendo en consideración las circunstancias locales, en su caso.

(8) La Comisión ha complementado su evaluación del proyecto revisado de plan de rendimiento con una revisión de los elementos establecidos en el punto 2 del anexo IV de dicho Reglamento de Ejecución. No obstante, la imputación de costes entre los servicios de ruta y de aproximación a que se refiere el punto 2.1, letra d), inciso vii), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 es objeto de una revisión distinta por parte de la Comisión sobre la base de la información adicional recibida de Dinamarca en diciembre de 2025. Por consiguiente, la Comisión no ha extraído ninguna conclusión, en esta fase, con respecto a la conformidad de dicha metodología de imputación de costes con el artículo 15, apartado 2, letras e) y f), del Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo ([6]) y con el artículo 22, apartado 5, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

(9) El Comité de Evaluación del Rendimiento, que asiste a la Comisión en la ejecución de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación de conformidad con el artículo 13, apartado 2, del Reglamento (UE) 2024/2803, ha presentado a la Comisión su dictamen sobre los objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento en lo que respecta a la coherencia de dichos objetivos con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión. Las conclusiones expuestas en la presente Decisión se basan en la evaluación técnica detallada que figura en el dictamen del Comité de Evaluación del Rendimiento ([7]).

EVALUACIÓN DE LA COMISIÓN

Evaluación de los objetivos en materia de seguridad

(10) Por lo que se refiere al ámbito clave de rendimiento de la seguridad, la coherencia de los objetivos incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento se ha evaluado de conformidad con el punto 1.1 del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

([5]) Decisión de Ejecución (UE) 2025/1040 de la Comisión, de 16 de mayo de 2025, relativa a la incoherencia de determinados objetivos de rendimiento incluidos en los proyectos de planes de rendimiento nacionales y a escala de bloque funcional de espacio aéreo presentados por Alemania, Bélgica, Dinamarca, Eslovaquia, Estonia, Francia, Grecia, Irlanda, Letonia, Luxemburgo y los Países Bajos con arreglo al Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el cuarto período de referencia del sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación del Cielo Único Europeo (DO L, 2025/1040, 23.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

([6]) Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

([7]) Dictamen n.º 1-2026 del Comité de Evaluación del Rendimiento, sobre la evaluación del proyecto revisado de planes de rendimiento para el cuarto período de referencia (PR4), 28 de enero de 2026.

(11) Los objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la seguridad propuestos por Dinamarca en lo relativo a la eficacia de la gestión de la seguridad, desglosados por objetivo de gestión de la seguridad y expresados como nivel de ejecución, son los siguientes:

Dinamarca	**Objetivos en relación con la eficacia de la gestión de la seguridad, expresados como nivel de ejecución, que van desde el nivel A hasta el D de la AESA**					
Proveedor de servicios de navegación aérea	**Objetivo de gestión de la seguridad**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
NAVIAIR	Política y objetivos de seguridad	B	C	C	C	**C**
	Gestión de los riesgos de seguridad	C	C	C	C	**D**
	Garantía de la seguridad	B	B	B	C	**C**
	Fomento de la seguridad	B	B	B	B	**C**
	Cultura de la seguridad	B	B	C	C	**C**

(12) La Comisión ha llegado a la conclusión de que los objetivos de rendimiento en materia de seguridad propuestos por Dinamarca para el proveedor de servicios de navegación aérea «NAVIAIR» son equivalentes a los objetivos en materia de seguridad a escala de la Unión correspondientes al año civil 2029.

(13) La Comisión señala que en el proyecto revisado de plan de rendimiento se establecen medidas relativas a NAVIAIR para la consecución de los objetivos en materia de seguridad a escala local, como medios basados en datos para el seguimiento y la gestión de los riesgos relacionados con la fatiga, la evaluación periódica de los riesgos, un programa de mejora de la cultura de la seguridad, la definición de políticas y normas de seguridad, el refuerzo de un sistema para gestionar las responsabilidades y las autorizaciones, así como auditorías e investigaciones internas y externas.

(14) Con arreglo a las conclusiones expuestas en los considerandos 11, 12 y 13, teniendo en cuenta que los objetivos de rendimiento en materia de seguridad a escala de la Unión establecidos en la Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688 deben alcanzarse antes de que termine el último año del PR4, a saber, 2029, los objetivos de rendimiento en materia de seguridad a escala local incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento deben considerarse coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión.

Evaluación de los objetivos en materia de medio ambiente

(15) Por lo que se refiere al ámbito clave de rendimiento del medio ambiente, la coherencia de los objetivos incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento en lo relativo a la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real se ha evaluado con arreglo al criterio establecido en el punto 1.2 del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. En consecuencia, los objetivos en materia de medio ambiente propuestos por Dinamarca se han comparado con los valores de referencia de la eficiencia de vuelo horizontal en ruta pertinentes establecidos en el Plan de Mejora de la Red Europea de Rutas («ERNIP», por sus siglas en inglés), elaborado de conformidad con el anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/123 de la Comisión ([8]) y disponible en el momento de la adopción de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4, es decir, el 2 de julio de 2024.

([8]) Reglamento de Ejecución (UE) 2019/123 de la Comisión, de 24 de enero de 2019, por el que se establecen disposiciones de aplicación de las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo (ATM) y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 677/2011 (DO L 28 de 31.1.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(16) Los objetivos de rendimiento en materia de medio ambiente propuestos por Dinamarca para el PR4 y los valores de referencia nacionales correspondientes del ERNIP, expresados como la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real, son los siguientes:

Dinamarca	2025	2026	2027	2028	2029
Objetivos en el ámbito clave de rendimiento del medio ambiente, expresados como la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real	**1,43 %**	**1,42 %**	**1,41 %**	**1,40 %**	**1,39 %**
Valores de referencia	1,43 %	1,42 %	1,41 %	1,40 %	1,39 %

(17) La Comisión observa que los objetivos en materia de medio ambiente propuestos por Dinamarca son equivalentes a los valores de referencia nacionales correspondientes para cada año civil del PR4.

(18) La Comisión señala que Dinamarca ha presentado, en el proyecto revisado de plan de rendimiento, medidas para la consecución de los objetivos en materia de medio ambiente a escala local, entre las que se incluyen la puesta en marcha de un espacio aéreo transfronterizo de rutas libres mejorado con cinco países vecinos.

(19) Con arreglo a las conclusiones expuestas en los considerandos 16, 17 y 18, los objetivos en el ámbito clave de rendimiento del medio ambiente incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento de Dinamarca deben considerarse coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.

Evaluación de los objetivos en materia de capacidad

(20) Por lo que se refiere al ámbito clave de rendimiento de la capacidad, la coherencia de los objetivos incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento en lo relativo al retraso medio en la gestión de afluencia del tránsito aéreo («ATFM», por sus siglas en inglés) en ruta por vuelo se ha evaluado con arreglo al criterio establecido en el punto 1.3 del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. En consecuencia, los objetivos en materia de capacidad propuestos por Dinamarca se han comparado con los valores de referencia pertinentes establecidos en el Plan de Operaciones de la Red, elaborado de conformidad con el artículo 9 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/123 y disponible en el momento de la adopción de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4, es decir, el 2 de julio de 2024.

(21) Los objetivos en materia de capacidad en ruta propuestos por Dinamarca para el PR4, expresados en minutos de retraso en la ATFM por vuelo, y los correspondientes valores de referencia que se fijaron en el Plan de Operaciones de la Red son los siguientes:

Dinamarca	2025	2026	2027	2028	2029
Objetivos en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad, expresados en minutos de retraso en la ATFM en ruta por vuelo	**0,10**	**0,10**	**0,10**	**0,10**	**0,10**
Valores de referencia	0,17	0,13	0,10	0,10	0,10

(22) La Comisión observa que los objetivos en materia de capacidad propuestos por Dinamarca son equivalentes o inferiores a los valores de referencia nacionales correspondientes para cada año civil del PR4.

(23) La Comisión señala que Dinamarca ha presentado, en el proyecto revisado de plan de rendimiento, medidas para la consecución de los objetivos en materia de capacidad en ruta a escala local, entre las que se incluyen la contratación y formación continuas de controladores de tránsito aéreo, la optimización del sector, la aplicación de medidas avanzadas de gestión de los flujos de tránsito aéreo y de capacidad, y disposiciones mejoradas en cuanto a las zonas de entrenamiento militar.

(24) Con arreglo a las conclusiones expuestas en los considerandos 21, 22 y 23, los objetivos en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento de Dinamarca deben considerarse coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.

Revisión de los objetivos en materia de capacidad para los servicios de navegación aérea de aproximación

(25) De conformidad con el punto 2.1, letra b), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión ha revisado los objetivos de rendimiento en materia de capacidad para los servicios de navegación aérea de aproximación establecidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento de Dinamarca con respecto a los aeropuertos a que se refiere el artículo 1, apartados 3 y 4, de dicho Reglamento de Ejecución. Se constató que estos objetivos no suscitaban preocupación.

Evaluación de los objetivos en materia de rentabilidad

(26) En la Decisión de Ejecución (UE) 2025/1040, la Comisión concluyó que los objetivos en materia de rentabilidad en ruta propuestos incluidos en el proyecto de plan de rendimiento de Dinamarca presentado en 2024 eran incoherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión. Dinamarca ha propuesto objetivos en materia de rentabilidad en ruta revisados en su proyecto revisado de plan de rendimiento.

(27) En el cuadro que figura a continuación se indican los objetivos de rendimiento revisados incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento.

Zona de tarificación de ruta de Dinamarca	Valor de referencia de 2019	Valor de referencia de 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Objetivos en materia de rentabilidad revisados, expresados como coste unitario determinado en ruta (en términos reales a precios de 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 UR	70,49 EUR	69,00 EUR	67,97 EUR	66,73 EUR	65,03 EUR

(28) La Comisión observa que los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad de Dinamarca se revisaron a la baja para cada año del período de referencia, lo que dio lugar a un coste unitario determinado (CUD) anual inferior en comparación con el proyecto de plan de rendimiento presentado en 2024. Esa mejora resultó tanto de las hipótesis de tránsito actualizadas en consonancia con la previsión de base del Servicio de Estadísticas y Previsiones de Eurocontrol («STATFOR») de febrero de 2025 como de la reducción de los costes determinados para el PR4.

(29) Los costes determinados revisados, expresados en EUR en términos reales a precios de 2022 («EUR2022»), y las previsiones de tránsito actualizadas para la zona de tarificación que se presentan en el proyecto revisado de plan de rendimiento se indican en el cuadro que figura a continuación:

Zona de tarificación de ruta de Dinamarca	2025	2026	2027	2028	2029
Costes determinados revisados en términos reales a precios de 2022 (proyecto revisado de plan de rendimiento)	**860 millones DKK**	**863 millones DKK**	**866 millones DKK**	**866 millones DKK**	**855 millones DKK**
Previsiones de tránsito actualizadas, expresadas en miles de unidades de servicio de ruta	**1 640**	**1 682**	**1 713**	**1 745**	**1 767**

(30) La Comisión ha evaluado la coherencia de los objetivos en materia de rentabilidad revisados para la zona de tarificación de ruta de Dinamarca sobre la base de los criterios establecidos en el punto 1.4, letras a), b) y c), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

(31) Respecto del criterio establecido en el punto 1.4, letra a), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que la tendencia del CUD en ruta a escala de zona de tarificación, del – 2,1 % durante el PR4, supera la tendencia a escala de la Unión, del – 1,2 % durante ese mismo período.

(32) En cuanto al criterio establecido en el punto 1.4, letra b), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que la tendencia a largo plazo del CUD en ruta a escala de zona de tarificación durante el tercer período de referencia («el PR3») y el PR4, del + 0,4 %, es inferior a la tendencia a largo plazo a escala de la Unión, del – 1,0 %, durante ese mismo período.

(33) Dinamarca ha solicitado a la Comisión que tenga en cuenta las repercusiones de los cambios en el tránsito derivados de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania en el cálculo de la tendencia a largo plazo del CUD en ruta. Según Dinamarca, los cambios en el tránsito derivados de la guerra en Ucrania han dado lugar a una reducción estructural de los sobrevuelos en el espacio aéreo danés. Dinamarca ha proporcionado información adicional en el proyecto revisado de plan de rendimiento para respaldar su alegación relativa a la importancia de estos cambios en el tránsito.

(34) Sobre la base de la información adicional presentada por Dinamarca como parte de su proyecto revisado de plan de rendimiento, el Comité de Evaluación del Rendimiento estima que la pérdida de sobrevuelos debida a las repercusiones de la guerra en Ucrania representa un 12 % del total de unidades de servicio de la zona de tarificación de ruta de Dinamarca. El Comité de Evaluación del Rendimiento señala que Dinamarca se encuentra efectivamente en la zona geográfica afectada por estos cambios en el tránsito y que las repercusiones conexas suponen una reducción del tránsito estructural que sigue repercutiendo en la rentabilidad de los servicios de navegación aérea en el PR4 en el espacio aéreo danés.

(35) Por tanto, es necesario y adecuado examinar, a efectos del criterio de evaluación a que se refiere el considerando 32, si Dinamarca cumpliría la tendencia a largo plazo del CUD a escala de la Unión en ausencia de las circunstancias a que se refiere los considerandos 33 y 34.

(36) A tal fin, la Comisión ha recalculado la tendencia a largo plazo del CUD de Dinamarca a la luz de la pérdida estructural estimada de tránsito de dicho país como consecuencia de la guerra en Ucrania, medida en unidades de servicio en ruta. Este nuevo cálculo da lugar a una tendencia a largo plazo ajustada del CUD para Dinamarca del – 1,0 %, que está en consonancia con la tendencia a largo plazo del CUD a escala de la Unión, del – 1,0 %. Por consiguiente, se concluye que Dinamarca cumple el criterio de evaluación a que se refiere el considerando 32, tras tener en cuenta el efecto de la reducción significativa del tránsito como resultado de la guerra en Ucrania.

(37) Por lo que se refiere al criterio establecido en el punto 1.4, letra c), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que el valor de referencia del CUD de Dinamarca, de 72,32 EUR en EUR2022, es un 18,7 % superior al valor de referencia medio de 60,92 EUR en EUR2022 del grupo de comparación pertinente establecido en el artículo 7, letra f), de la Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688.

(38) Como se indica en el considerando 31, es evidente que la tendencia del CUD de Dinamarca durante el PR4 supera con un margen significativo la tendencia correspondiente a escala de la Unión. Además, como se muestra en los considerandos 33 a 36, si se excluyen las repercusiones negativas de los cambios en el tránsito derivados de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania, Dinamarca se ajusta a la tendencia a largo plazo del CUD a escala de la Unión. Por consiguiente, la Comisión considera que la desviación con respecto al valor de referencia medio del CUD para 2024 mencionada en el considerando 37 no impide que los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad de Dinamarca sean coherentes con los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad a escala de la Unión.

(39) Con arreglo a las conclusiones expuestas en los considerandos 27 a 38, la Comisión considera que Dinamarca ha seguido adecuadamente las recomendaciones formuladas en el artículo 3 de la Decisión de Ejecución (UE) 2025/1040 en relación con la revisión de sus objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad a escala local. Por tanto, la Comisión concluye que los objetivos en materia de rentabilidad revisados incluidos por Dinamarca en el proyecto revisado de plan de rendimiento deben considerarse coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.

Revisión de los objetivos en materia de rentabilidad para los servicios de navegación aérea de aproximación

(40) De conformidad con el punto 2.1, letra c), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión ha revisado los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad para los servicios de navegación aérea de aproximación establecidos en el proyecto de plan de rendimiento de Dinamarca con respecto a los aeropuertos a que se refiere el artículo 1, apartados 3 y 4, de dicho Reglamento de Ejecución. Se constató que estos objetivos no suscitaban preocupación.

CONCLUSIONES

(41) A la luz de todo lo anterior, la Comisión ha llegado a la conclusión de que los objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento de Dinamarca son coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Los objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento presentado por Dinamarca para el cuarto período de referencia («el PR4»), que figuran en el anexo de la presente Decisión, son coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR4 establecidos en la Decisión de Ejecución (UE) 2024/1688.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión es el Reino de Dinamarca.

Hecho en Bruselas, el 23 de abril de 2026.

Por la Comisión
Apostolos TZITZIKOSTAS
Miembro de la Comisión

ANEXO

Objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento presentado por Dinamarca con arreglo al Reglamento (CE) n.º 549/2004, que se consideran coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el cuarto período de referencia

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA SEGURIDAD

Eficacia de la gestión de la seguridad

Dinamarca	**Objetivos en relación con la eficacia de la gestión de la seguridad, expresados como nivel de ejecución**, que van desde el nivel A hasta el D de la AESA					
Proveedor de servicios de navegación aérea afectado	**Objetivo de gestión de la seguridad**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
NAVIAIR	Política y objetivos de seguridad	B	C	C	C	**C**
	Gestión de los riesgos de seguridad	C	C	C	C	**D**
	Garantía de la seguridad	B	B	B	C	**C**
	Fomento de la seguridad	B	B	B	B	**C**
	Cultura de la seguridad	B	B	C	C	**C**

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DEL MEDIO AMBIENTE

Eficiencia media del vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real

Dinamarca	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos en el ámbito clave de rendimiento del medio ambiente, expresados como la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real	**1,43 %**	**1,42 %**	**1,41 %**	**1,40 %**	**1,39 %**

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA CAPACIDAD

Retraso medio en la ATFM en ruta en minutos por vuelo

Dinamarca	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad, expresados en minutos de retraso en la ATFM por vuelo	**0,10**	**0,10**	**0,10**	**0,10**	**0,10**

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA RENTABILIDAD

Coste unitario determinado de los servicios de navegación aérea de ruta

Zona de tarificación de ruta de Dinamarca	Valor de referencia de 2019	Valor de referencia de 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Objetivos en materia de rentabilidad revisados, expresados como coste unitario determinado en ruta (en términos reales a precios de 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