Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2026/1033

18.5.2026

# DÉCISION (UE) 2026/1033 DE LA COMMISSION

**du 23 avril 2026**

**concernant la compatibilité des objectifs de performance contenus dans le projet de plan de performance révisé présenté par le Danemark conformément au règlement (CE) nº 549/2004 du Parlement européen et du Conseil avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la quatrième période de référence du système de performance et de tarification dans le ciel unique européen**

*[notifiée sous le numéro C(2026) 2555]*

**(Le texte en langue danoise est le seul faisant foi.)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) nº 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre») ([1]), et notamment son article 11, paragraphe 3, point c),

vu le règlement (UE) 2024/2803 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen ([2]), et notamment son article 58, paragraphe 3,

vu le règlement d'exécution (UE) 2019/317 de la Commission du 11 février 2019 établissant un système de performance et de tarification dans le ciel unique européen et abrogeant les règlements d'exécution (UE) nº 390/2013 et (UE) nº 391/2013 ([3]), et notamment son article 15, paragraphes 1 et 2,

considérant ce qui suit:

## CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

(1) Conformément à l'article 11 du règlement (CE) nº 549/2004, les États membres sont tenus d'établir des plans, soit au niveau national, soit au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, comprenant des objectifs de performance, pour chaque période de référence du système de performance et de tarification pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau. Ces plans doivent inclure des objectifs de performance locaux compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la période de référence concernée.

(2) Le 12 juin 2024, la Commission a adopté des objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la quatrième période de référence (ci-après la «PR4», 2025-2029). Ces objectifs de performance à l'échelle de l'Union ont été fixés dans la décision d'exécution (UE) 2024/1688 de la Commission ([4]).

(3) Le 1er octobre 2024, le Danemark a présenté à la Commission un projet de plan de performance pour la PR4. Après vérification du caractère complet de ce projet de plan de performance par la Commission, le Danemark a présenté un projet de plan de performance mis à jour (ci-après le «projet de plan de performance») le 13 décembre 2024.

([1]) JO L 96 du 31.3.2004, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) JO L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) JO L 56 du 25.2.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/2025-01-01.
([4]) Décision d'exécution (UE) 2024/1688 de la Commission du 12 juin 2024 fixant les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour le réseau de gestion du trafic aérien pour la quatrième période de référence débutant le 1er janvier 2025 et s'achevant le 31 décembre 2029 (JO L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(4) La Commission a constaté que les objectifs de performance en matière d'efficacité économique fixés par le Danemark dans le projet de plan de performance pour sa zone tarifaire de route ne satisfaisaient pas aux critères d'évaluation énoncés à l'annexe IV, point 1.4, du règlement d'exécution (UE) 2019/317 de la Commission et n'étaient donc pas compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4.

(5) Le 16 mai 2025, la Commission a, dès lors, informé le Danemark des conclusions concernant l'incompatibilité des objectifs de performance visés au considérant 4 au moyen de la décision d'exécution (UE) 2025/1040 de la Commission ([5]). Dans cette décision, la Commission a formulé des recommandations à l'intention du Danemark pour que soit garantie la compatibilité de ses objectifs de performance avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4.

(6) Le 15 août 2025, le Danemark a soumis à l'appréciation de la Commission un projet de plan de performance révisé pour la PR4. Après vérification du caractère complet de ce projet de plan, le Danemark a présenté, le 6 octobre 2025, une version mise à jour du projet de plan de performance révisé (ci-après le «projet de plan de performance révisé»).

(7) Conformément à l'article 15, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission a évalué la conformité des objectifs de performance locaux figurant dans le projet de plan de performance révisé sur la base des critères d'évaluation prévus à l'annexe IV, point 1, dudit règlement d'exécution, et en tenant compte des circonstances locales, le cas échéant.

(8) La Commission a complété son évaluation par la révision du projet de plan de performance révisé au regard des éléments précisés à l'annexe IV, point 2, dudit règlement d'exécution. Toutefois, la répartition des coûts entre les services en route et les services terminaux visée au point 2.1, d), vii), de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317 fait l'objet d'un examen distinct par la Commission sur la base des informations supplémentaires reçues du Danemark en décembre 2025. Elle n'a donc tiré aucune conclusion, à ce stade, en ce qui concerne la conformité de cette méthode de répartition des coûts avec l'article 15, paragraphe 2, points e) et f), du règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil ([6]) et avec l'article 22, paragraphe 5, du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(9) Le conseil d'évaluation des performances, qui aide la Commission dans la mise en œuvre des systèmes de performance et de tarification conformément à l'article 13, paragraphe 2, du règlement (UE) 2024/2803, a présenté à la Commission son avis sur les objectifs de performance figurant dans le projet de plan de performance révisé en ce qui concerne la compatibilité de ces objectifs avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union. Les conclusions exposées dans la présente décision ont été étayées par l'évaluation technique détaillée exposée dans l'avis du conseil d'évaluation des performances ([7]).

## ÉVALUATION DE LA COMMISSION

### Évaluation des objectifs en matière de sécurité

(10) En ce qui concerne le domaine de performance clé de la sécurité, la compatibilité des objectifs figurant dans le projet de plan de performance révisé a été évaluée conformément à l'annexe IV, point 1.1, du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

([5]) Décision d'exécution (UE) 2025/1040 de la Commission du 16 mai 2025 concernant l'incompatibilité de certains objectifs de performance contenus dans les projets de plans de performance au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels présentés par la Belgique, le Danemark, l'Allemagne, l'Estonie, l'Irlande, la Grèce, la France, la Lettonie, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Slovaquie conformément au règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la quatrième période de référence du système de performance et de tarification dans le ciel unique européen (JO L, 2025/1040, 23.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

([6]) Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services») (JO L 96 du 31.3.2004, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

([7]) Avis n° 1-2026 du conseil d'évaluation des performances sur l'évaluation des projets de plans de performance révisés pour la quatrième période de référence (PR4), 28 janvier 2026.

(11) Les objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la sécurité proposés par le Danemark en ce qui concerne l'efficacité de la gestion de la sécurité, ventilés par objectif en matière de gestion de la sécurité et exprimés en termes de niveau de réalisation, sont les suivants:

| **Danemark** | **Objectifs relatifs à l'efficacité de la gestion de la sécurité, exprimés en termes de niveau de réalisation, allant des niveaux A à D de l'AESA** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Prestataire de services de navigation aérienne** | **Objectif en matière de gestion de la sécurité** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
| NAVIAIR | Politique et objectifs de sécurité | B | C | C | C | **C** |
| | Gestion des risques pour la sécurité | C | C | C | C | **D** |
| | Assurance de la sécurité | B | B | B | C | **C** |
| | Promotion de la sécurité | B | B | B | B | **C** |
| | Culture de la sécurité | B | B | C | C | **C** |

(12) La Commission a constaté que les objectifs de performance en matière de sécurité proposés par le Danemark pour le prestataire de services de navigation aérienne «NAVIAIR» sont égaux aux objectifs de sécurité à l'échelle de l'Union pour l'année civile 2029.

(13) La Commission note que le projet de plan de performance révisé définit des mesures pour NAVIAIR en vue de la réalisation des objectifs locaux en matière de sécurité, telles que des moyens fondés sur les données pour assurer le suivi et la gestion des risques liés à la fatigue, une évaluation régulière des risques, un programme d'amélioration de la culture de la sécurité, la définition de politiques et de normes de sécurité, le renforcement d'un système de gestion des responsabilités et des autorisations, ainsi que des audits et enquêtes internes et externes.

(14) Sur la base des constatations figurant aux considérants 11, 12 et 13, et compte tenu du fait que les objectifs de performance en matière de sécurité à l'échelle de l'Union fixés dans la décision d'exécution (UE) 2024/1688 doivent être atteints pour la dernière année de la PR4, à savoir 2029, les objectifs locaux de performance en matière de sécurité contenus dans le projet de plan de performance révisé devraient être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union.

**Évaluation des objectifs en matière d'environnement**

(15) En ce qui concerne le domaine de performance clé de l'environnement, la compatibilité des objectifs figurant dans le projet de plan de performance révisé relatifs à l'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle a été évaluée sur la base du critère fixé à l'annexe IV, point 1.2, du règlement d'exécution (UE) 2019/317. En conséquence, les objectifs en matière d'environnement proposés par le Danemark ont été comparés aux valeurs de référence de l'efficacité horizontale des vols en route pertinentes fixées dans le plan d'amélioration du réseau de routes européen (ci-après l'«ERNIP»), établi conformément à l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2019/123 de la Commission ([8]) et disponible au moment de l'adoption des objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4, c'est-à-dire le 2 juillet 2024.

([8]) Règlement d'exécution (UE) 2019/123 de la Commission du 24 janvier 2019 établissant les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien et abrogeant le règlement (UE) n° 677/2011 (JO L 28 du 31.1.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(16) Les objectifs de performance en matière d'environnement proposés par le Danemark pour la PR4 et les valeurs de référence nationales correspondantes provenant de l'ERNIP, exprimés en termes d'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle, sont les suivants:

| Danemark | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Objectifs dans le domaine de performance clé de l'environnement**, exprimés en termes d'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle | **1,43 %** | **1,42 %** | **1,41 %** | **1,40 %** | **1,39 %** |
| Valeurs de référence | 1,43 % | 1,42 % | 1,41 % | 1,40 % | 1,39 % |

(17) La Commission constate que les objectifs en matière d'environnement proposés par le Danemark sont égaux aux valeurs de référence nationales correspondantes pour chaque année civile de la PR4.

(18) La Commission note que, dans le projet de plan de performance révisé, le Danemark a présenté des mesures pour la réalisation des objectifs locaux en matière d'environnement, qui comprennent la mise en œuvre d'un espace aérien en cheminement libre transfrontière amélioré avec cinq pays voisins.

(19) Sur la base des constatations figurant aux considérants 16, 17 et 18, les objectifs dans le domaine de performance clé de l'environnement inclus dans le projet de plan de performance révisé du Danemark devraient être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4.

**Évaluation des objectifs en matière de capacité**

(20) Pour ce qui est du domaine de performance clé de la capacité, la compatibilité des objectifs figurant dans le projet de plan de performance révisé relatifs au retard moyen de la gestion des courants de trafic aérien («ATFM») en route par vol a été évaluée sur la base du critère établi à l'annexe IV, point 1.3, du règlement d'exécution (UE) 2019/317. En conséquence, les objectifs en matière de capacité proposés par le Danemark ont été comparés aux valeurs de référence pertinentes fixées dans le plan de réseau opérationnel établi conformément à l'article 9 du règlement d'exécution (UE) 2019/123 et disponible au moment de l'adoption des objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4, c'est-à-dire le 2 juillet 2024.

(21) Les objectifs en matière de capacité en route proposés par le Danemark pour la PR4, exprimés en minutes de retard ATFM par vol, ainsi que les valeurs de référence correspondantes tirées du plan de réseau opérationnel, sont les suivants:

| Danemark | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la capacité**, exprimés en minutes de retard ATFM en route par vol | **0,10** | **0,10** | **0,10** | **0,10** | **0,10** |
| Valeurs de référence | 0,17 | 0,13 | 0,10 | 0,10 | 0,10 |

(22) La Commission observe que les objectifs en matière de capacité proposés par le Danemark sont soit égaux, soit inférieurs aux valeurs de référence nationales correspondantes pour chaque année civile de la PR4.

(23) La Commission note que le Danemark a présenté, dans le projet de plan de performance révisé, des mesures pour la réalisation des objectifs locaux en matière de capacité en route, qui comprennent le recrutement et la formation continus de contrôleurs de la circulation aérienne, une optimisation des secteurs, la mise en œuvre de mesures avancées pour la gestion des courants de trafic aérien et des capacités et l'amélioration des dispositions pratiques concernant les zones d'entraînement militaire.

(24) Sur la base des constatations figurant aux considérants 21, 22 et 23, les objectifs dans le domaine de performance clé de la capacité inclus dans le projet de plan de performance révisé du Danemark devraient être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4.

**Révision des objectifs en matière de capacité pour les services de navigation aérienne terminaux**

(25) Conformément à l'annexe IV, point 2.1, b), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission a procédé à la révision des objectifs de performance en matière de capacité pour les services de navigation aérienne terminaux fixés dans le projet de plan de performance révisé du Danemark pour les aéroports visés à l'article 1er, paragraphes 3 et 4, dudit règlement d'exécution. Il a été constaté que ces objectifs ne suscitaient pas de préoccupations.

**Évaluation des objectifs en matière d'efficacité économique**

(26) La Commission a conclu dans la décision d'exécution (UE) 2025/1040 que les objectifs proposés en matière d'efficacité économique des services en route figurant dans le projet de plan de performance présenté par le Danemark en 2024 n'étaient pas compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union. Le Danemark a proposé des objectifs révisés en matière d'efficacité économique des services en route dans son projet de plan de performance révisé.

(27) Le tableau ci-dessous présente les objectifs de performance révisés contenus dans le projet de plan de performance révisé.

| Zone tarifaire de route du Danemark | Valeur de référence 2019 | Valeur de référence 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Objectifs d'efficacité économique révisés,** exprimés en coût unitaire fixé pour les services en route (en termes réels en prix 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 Commission note que les objectifs de performance en matière d'efficacité économique du Danemark ont été révisés à la baisse pour chaque année de la période de référence, donnant lieu à un coût unitaire fixé («DUC») annuel plus faible par rapport au projet de plan de performance présenté en 2024. Cette amélioration a été permise à la fois par les hypothèses de trafic révisées, conformément aux prévisions de trafic de base du service STATFOR d'Eurocontrol de février 2025, et par une réduction des coûts fixés pour la PR4.

(29) Les coûts fixés révisés exprimés en euros en termes réels aux prix de 2022 («euros de 2022») et les prévisions de trafic actualisées pour la zone tarifaire, tels qu'ils sont présentés dans le projet de plan de performance révisé, sont indiqués dans le tableau ci-dessous:

| Zone tarifaire de route du Danemark | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Coûts fixés révisés en termes réels aux prix de 2022** (projet de plan de performance révisé) | **860 Mio DKK** | **863 Mio DKK** | **866 Mio DKK** | **866 Mio DKK** | **855 Mio DKK** |
| **Prévisions de trafic actualisées**, exprimées en milliers d'unités de services en route | **1 640** | **1 682** | **1 713** | **1 745** | **1 767** |

(30) La Commission a évalué la compatibilité des objectifs révisés en matière d'efficacité économique pour la zone tarifaire des services en route du Danemark sur la base des critères fixés à l'annexe IV, point 1.4, a), b) et c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(31) En ce qui concerne le critère fixé à l'annexe IV, point 1.4, a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance du DUC pour les services en route au niveau de la zone tarifaire de – 2,1 % au cours de la PR4 dépasse le niveau d'ambition de la tendance à l'échelle de l'Union de – 1,2 % au cours de la même période.

(32) En ce qui concerne le critère fixé à l'annexe IV, point 1.4, b), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance du DUC pour les services en route à long terme au niveau de la zone tarifaire au cours de la troisième période de référence (PR3) et de la PR4 de + 0,4 % n'atteint pas le niveau d'ambition de la tendance à l'échelle de l'Union à long terme de – 1,0 % au cours de la même période.

(33) Le Danemark a demandé à la Commission de tenir compte de l'incidence des modifications du trafic découlant de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine dans le calcul de la tendance du DUC pour les services en route à long terme. Selon le Danemark, les modifications du trafic résultant de la guerre en Ukraine ont entraîné une réduction structurelle des survols de l'espace aérien danois. Dans le projet de plan de performance révisé, le Danemark a fourni des informations supplémentaires pour étayer son allégation concernant l'importance de ces modifications du trafic.

(34) Sur la base des informations supplémentaires communiquées par le Danemark dans le cadre du projet de plan de performance révisé, le conseil d'évaluation des performances estime que la perte de survols due aux incidences de la guerre en Ukraine représente 12 % du total des unités de services de la zone tarifaire de route du Danemark. Le conseil d'évaluation des performances a constaté que le Danemark se trouve effectivement dans la zone géographique touchée par ces modifications du trafic et qu'il en résulte une diminution structurelle du trafic qui continue d'avoir une incidence sur l'efficacité économique des services de navigation aérienne au cours de la PR4 dans l'espace aérien danois.

(35) Il est donc nécessaire et approprié de déterminer, aux fins du critère d'évaluation mentionné au considérant 32, si le Danemark respecterait la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union en l'absence des circonstances mentionnées aux considérants 33 et 34.

(36) À cette fin, la Commission a recalculé la tendance du DUC à long terme du Danemark à la lumière de la perte structurelle de trafic estimée pour le Danemark à la suite de la guerre en Ukraine, mesurée en unités de services en route. Ce nouveau calcul donne lieu à une tendance ajustée du DUC à long terme pour le Danemark de – 1,0 %, qui est conforme à la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union de – 1,0 %. Par conséquent, il est conclu que le Danemark satisfait au critère d'évaluation mentionné au considérant 32 après prise en compte de l'effet de la réduction notable du trafic résultant de la guerre en Ukraine.

(37) En ce qui concerne le critère fixé à l'annexe IV, point 1.4, c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la valeur de référence du Danemark pour le DUC, de 72,32 EUR en euros de 2022, est supérieure de 18,7 % à la valeur de référence moyenne de 60,92 EUR en euros de 2022 du groupe comparatif pertinent visé à l'article 7, point f), de la décision d'exécution (UE) 2024/1688.

(38) Comme souligné au considérant 31, il est clair que la tendance du DUC du Danemark au cours de la PR4 dépasse nettement le niveau d'ambition de la tendance correspondante à l'échelle de l'Union. En outre, comme expliqué aux considérants 33 à 36, si l'on exclut l'incidence négative des modifications du trafic découlant de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine, le Danemark respecte la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union. Par conséquent, la Commission considère que l'écart par rapport à la valeur de référence moyenne du DUC pour 2024, visé au considérant 37, n'empêche pas que les objectifs de performance en matière d'efficacité économique du Danemark soient compatibles avec les objectifs de performance en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union.

(39) Sur la base des constatations figurant aux considérants 27 à 38, la Commission considère que le Danemark a donné suite de manière adéquate aux recommandations énoncées à l'article 3 de la décision d'exécution (UE) 2025/1040 en ce qui concerne la révision de ses objectifs de performance locaux en matière d'efficacité économique. La Commission conclut donc que les objectifs révisés en matière d'efficacité économique inclus par le Danemark dans le projet de plan de performance révisé devraient être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4.

**Révision des objectifs en matière d'efficacité économique pour les services de navigation aérienne terminaux**

(40) Conformément à l'annexe IV, point 2.1, c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission a procédé à la révision des objectifs de performance en matière d'efficacité économique pour les services de navigation aérienne terminaux fixés dans le projet de plan de performance du Danemark pour les aéroports visés à l'article 1er, paragraphes 3 et 4, dudit règlement d'exécution. Il a été constaté que ces objectifs ne suscitaient pas de préoccupations.

**CONCLUSION**

(41) À la lumière de tout ce qui précède, la Commission a constaté que les objectifs de performance figurant dans le projet de plan de performance révisé du Danemark sont compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

Les objectifs de performance contenus dans le projet de plan de performance révisé présenté par le Danemark pour la quatrième période de référence («PR4») et énumérés en annexe de la présente décision sont compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4 définis dans la décision d'exécution (UE) 2024/1688.

*Article 2*

Le Royaume de Danemark est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 23 avril 2026.

*Par la Commission*
Apostolos TZITZIKOSTAS
*Membre de la Commission*

*ANNEXE*

**Objectifs de performance figurant dans le projet de plan de performance révisé présenté par le Danemark en application du règlement (CE) nº 549/2004, jugés compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la quatrième période de référence**

## DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ RELATIF À LA SÉCURITÉ

### Efficacité de la gestion de la sécurité

| **Danemark** | **Objectifs relatifs à l'efficacité de la gestion de la sécurité, exprimés en termes de niveau de réalisation**, allant des niveaux A à D de l'AESA | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Prestataire de services de navigation aérienne concerné** | **Objectif en matière de gestion de la sécurité** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
| **NAVIAIR** | Politique et objectifs de sécurité | B | C | C | C | **C** |
| | Gestion des risques pour la sécurité | C | C | C | C | **D** |
| | Assurance de la sécurité | B | B | B | C | **C** |
| | Promotion de la sécurité | B | B | B | B | **C** |
| | Culture de la sécurité | B | B | C | C | **C** |

## DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'ENVIRONNEMENT

### Efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle

| **Danemark** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Objectifs dans le domaine de performance clé de l'environnement,** exprimés en termes d'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle | **1,43 %** | **1,42 %** | **1,41 %** | **1,40 %** | **1,39 %** |

## DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE LA CAPACITÉ

### Retard ATFM moyen en route en minutes par vol

| **Danemark** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Objectifs dans le domaine de performance clé de la capacité**, exprimés en minutes de retard ATFM par vol | **0,10** | **0,10** | **0,10** | **0,10** | **0,10** |

**DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE**

**Coût unitaire fixé pour les services de navigation aérienne en route**

| **Zone tarifaire de route du Danemark** | **Valeur de référence 2019** | **Valeur de référence 2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Objectifs d'efficacité économique révisés,** exprimés en coût unitaire fixé pour les services en route (en termes réels en prix 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 |