Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2026/1033

18.5.2026

# KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2026/1033

**av den 23 april 2026**

**om prestationsmålen i det reviderade utkast till prestationsplan som har lämnats in av Danmark i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 vad gäller deras överensstämmelse med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden för prestations- och avgiftssystemet i det gemensamma europeiska luftrummet**

*[delgivet med nr C(2026) 2555]*

**(Endast den danska texten är giltig)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (”ramförordning”) ([1]), särskilt artikel 11.3 c,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/2803 av den 23 oktober 2024 om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet ([2]), särskilt artikel 58.3,

med beaktande av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/317 av den 11 februari 2019 om inrättande av ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luftrummet och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 390/2013 och (EU) nr 391/2013 ([3]), särskilt artikel 15.1 och 15.2, och

av följande skäl:

## ALLMÄNNA ÖVERVÄGANDEN

(1) Medlemsstaterna ska enligt artikel 11 i förordning (EG) nr 549/2004 utarbeta planer, antingen på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock, inklusive prestationsmål, för varje referensperiod för prestations- och avgiftssystemet för flygtrafiktjänster och nätfunktioner. Planerna ska innehålla lokala prestationsmål som överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen för den aktuella referensperioden.

(2) Den 12 juni 2024 antog kommissionen unionstäckande prestationsmål för den fjärde referensperioden (2025–2029). Dessa unionstäckande prestationsmål fastställdes i kommissionens genomförandebeslut (EU) 2024/1688 ([4]).

(3) Den 1 oktober 2024 lämnade Danmark till kommissionen in ett utkast till prestationsplan för den fjärde referensperioden. Efter kommissionens kontroll av att utkastet till prestationsplan var fullständigt lämnade Danmark den 13 december 2024 in ett uppdaterat utkast till prestationsplan (*utkastet till prestationsplan*).

([1]) EUT L 96, 31.3.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) EUT L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) EUT L 56, 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/2025-01-01.
([4]) Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2024/1688 av den 12 juni 2024 om fastställande av EU-täckande prestationsmål för nätverket för flygledningstjänst för den fjärde referensperioden från och med den 1 januari 2025 till och med den 31 december 2029 (EUT L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(4) Kommissionen konstaterade att de prestationsmål för kostnadseffektivitet som Danmark fastställt för sin avgiftszon för undervägsavgifter i utkastet till prestationsplan inte uppfyller bedömningskriterierna i punkt 1.4 i bilaga IV till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/317 och därför inte överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden.

(5) Den 16 maj 2025 underrättade kommissionen därför Danmark om påpekandena gällande den bristande överensstämmelse hos prestationsmålen som avses i skäl 4 genom kommissionens genomförandebeslut (EU) 2025/1040 ([5]). I det beslutet utfärdade kommissionen rekommendationer till Danmark för att säkerställa att landets prestationsmål överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden.

(6) Den 15 augusti 2025 lämnade Danmark in ett reviderat utkast till prestationsplan för den fjärde referensperioden för bedömning av kommissionen. Efter kontrollen av att planen var fullständig lämnade Danmark den 6 oktober 2025 in en uppdaterad version av det reviderade utkastet till prestationsplan (*det reviderade utkastet till prestationsplan*).

(7) I enlighet med artikel 15.1 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 har kommissionen bedömt överensstämmelsen hos de lokala prestationsmålen i det reviderade utkastet till prestationsplan på grundval av de bedömningskriterier som fastställs i punkt 1 i bilaga IV till den genomförandeförordningen och vid behov med beaktande av lokala förhållanden.

(8) Kommissionen har kompletterat sin bedömning av det reviderade utkastet till prestationsplan med en översyn av de delar som anges i punkt 2 i bilaga IV till den genomförandeförordningen. Den fördelning av kostnaderna mellan undervägstjänster och terminaltjänster som avses i punkt 2.1 d vii i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 är dock föremål för en separat översyn från kommissionens sida på grundval av ytterligare information som mottogs från Danmark i december 2025. I detta skede har kommissionen därför inte dragit några slutsatser om huruvida denna metod för kostnadsfördelning överensstämmer med artikel 15.2 e och f i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 ([6]) och artikel 22.5 i genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(9) Nämnden för prestationsgranskning, som bistår kommissionen i genomförandet av prestations- och avgiftssystemen i enlighet med artikel 13.2 i förordning (EU) 2024/2803, har till kommissionen lämnat sitt yttrande om huruvida prestationsmålen i det reviderade utkastet till prestationsplan överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen. Påpekandena i detta beslut beaktar den detaljerade tekniska bedömningen i yttrandet från nämnden för prestationsgranskning ([7]).

## KOMMISSIONENS BEDÖMNING

### Bedömning av säkerhetsmål

(10) När det gäller nyckelområdet säkerhet har överensstämmelsen hos målen i det reviderade utkastet till prestationsplan bedömts i enlighet med punkt 1.1 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

([5]) Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2025/1040 av den 16 maj 2025 om bristande överensstämmelse vad gäller vissa prestationsmål i de utkast till prestationsplaner på nationell nivå och på nivån för funktionella luftrumsblock som har lämnats in av Belgien, Danmark, Tyskland, Estland, Irland, Grekland, Frankrike, Lettland, Luxemburg, Nederländerna och Slovakien i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden av prestations- och avgiftssystemet i det gemensamma europeiska luftrummet (EUT L, 2025/1040, 23.5.2025, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

([6]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet (”förordning om tillhandahållande av tjänster”) (EUT L 96, 31.3.2004, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

([7]) Yttrande nr 1-2026 från nämnden för prestationsgranskning om bedömningen av de reviderade utkasten till prestationsplaner för den fjärde referensperioden, den 28 januari 2026.

(11) De prestationsmål för nyckelområdet säkerhet som Danmark föreslår i fråga om säkerhetsledningens effektivitet, fördelade per mål för säkerhetsledningen och uttryckta som genomförandenivå, är följande:

| **Danmark** | **Mål för säkerhetsledningens effektivitet, uttryckta som genomförandenivå, från Easa-nivå A till D** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Leverantör av flygtrafiktjänster** | **Mål för säkerhetsledningen** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
| NAVIAIR | Säkerhetspolicy och säkerhetsmål | B | C | C | C | **C** |
| | Hantering av säkerhetsrisker | C | C | C | C | **D** |
| | Säkerhetssäkring | B | B | B | C | **C** |
| | Främjande av säkerhet | B | B | B | B | **C** |
| | Säkerhetskultur | B | B | C | C | **C** |

(12) Kommissionen har konstaterat att de prestationsmål för säkerhet som Danmark föreslår för leverantören av flygtrafiktjänster NAVIAIR är likvärdiga med de unionstäckande säkerhetsmålen för kalenderåret 2029.

(13) Kommissionen noterar att det reviderade utkastet till prestationsplan innehåller åtgärder för att NAVIAIR ska uppnå de lokala säkerhetsmålen, såsom datadrivna metoder för övervakning och hantering av trötthetsrelaterade risker, regelbunden riskbedömning, ett program för att förbättra säkerhetskulturen, fastställande av säkerhetspolicyer och säkerhetsstandarder, förbättring av ett system för att hantera ansvar och tillstånd samt interna och externa revisioner och undersökningar.

(14) På grundval av påpekandena i skälen 11, 12 och 13, och med tanke på att de unionstäckande prestationsmål för säkerhet som fastställs i genomförandebeslut (EU) 2024/1688 måste uppnås senast det sista året av den fjärde referensperioden, dvs. 2029, bör de lokala prestationsmålen för säkerhet i det reviderade utkastet till prestationsplan anses överensstämma med de unionstäckande prestationsmålen.

**Bedömning av miljömål**

(15) När det gäller nyckelområdet miljö har en bedömning gjorts av överensstämmelsen hos målen i det reviderade utkastet till prestationsplan avseende den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan, på grundval av det kriterium som anges i punkt 1.2 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Danmarks föreslagna miljömål har därför jämförts med de relevanta referensvärden för horisontell flygningseffektivitet underväg som fastställs i den förbättringsplan för det europeiska flygvägsnätet som utarbetats i enlighet med bilaga I till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/123 ([8]) och som fanns tillgänglig vid den tidpunkt då de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden antogs, dvs. den 2 juli 2024.

([8]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/123 av den 24 januari 2019 om genomförandebestämmelser för nätverksfunktioner för flygledningstjänst (ATM) och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 677/2011 (EUT L 28, 31.1.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(16) De prestationsmål för miljö som Danmark föreslår för den fjärde referensperioden och motsvarande nationella referensvärden enligt förbättringsplanen, uttryckta som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan, är följande:

| Danmark | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Mål inom nyckelområdet miljö**, uttryckta som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan | **1,43 %** | **1,42 %** | **1,41 %** | **1,40 %** | **1,39 %** |
| Referensvärden | 1,43 % | 1,42 % | 1,41 % | 1,40 % | 1,39 % |

(17) Kommissionen konstaterar att de miljömål som föreslås av Danmark är likvärdiga med motsvarande nationella referensvärden för varje kalenderår under den fjärde referensperioden.

(18) Kommissionen noterar att Danmark i det reviderade utkastet till prestationsplan har angett åtgärder för att uppnå de lokala miljömålen, vilka inbegriper genomförandet av ett moderniserat gränsöverskridande luftrum med fria flygvägar med fem grannländer.

(19) Mot bakgrund av påpekandena i skälen 16, 17 och 18 bör de mål inom nyckelområdet miljö som ingår i Danmarks reviderade utkast till prestationsplan anses överensstämma med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden.

**Bedömning av kapacitetsmål**

(20) När det gäller nyckelområdet kapacitet har en bedömning gjorts av överensstämmelsen hos målen i det reviderade utkastet till prestationsplan avseende den genomsnittliga ATFM-förseningen (försening i flödesplaneringen) underväg per flygning, på grundval av det kriterium som anges i punkt 1.3 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Danmarks föreslagna kapacitetsmål har därför jämförts med relevanta referensvärden som fastställs i den operativa plan för nätverket som utarbetats i enlighet med artikel 9 i genomförandeförordning (EU) 2019/123 och som fanns tillgänglig vid den tidpunkt då de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden antogs, dvs. den 2 juli 2024.

(21) De kapacitetsmål underväg som föreslås av Danmark för den fjärde referensperioden, uttryckta i minuter ATFM-försening per flygning, och motsvarande referensvärden från den operativa planen för nätverket, är följande:

| Danmark | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Mål inom nyckelområdet kapacitet**, uttryckta i minuter ATFM-försening underväg per flygning | **0,10** | **0,10** | **0,10** | **0,10** | **0,10** |
| Referensvärden | 0,17 | 0,13 | 0,10 | 0,10 | 0,10 |

(22) Kommissionen konstaterar att de kapacitetsmål som föreslås av Danmark antingen är likvärdiga med eller lägre än motsvarande nationella referensvärden för varje kalenderår under den fjärde referensperioden.

(23) Kommissionen noterar att Danmark i det reviderade utkastet till prestationsplan har angett åtgärder för att uppnå de lokala kapacitetsmålen underväg, vilka inbegriper kontinuerlig rekrytering och utbildning av flygledare, sektorsoptimering, genomförande av avancerade åtgärder för flödesplanering och kapacitetshantering samt förbättrade arrangemang avseende militära utbildningsområden.

(24) Mot bakgrund av påpekandena i skälen 21, 22 och 23 bör de mål inom nyckelområdet kapacitet som ingår i Danmarks reviderade utkast till prestationsplan anses överensstämma med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden.

**Översyn av kapacitetsmål för terminaltjänster**

(25) I enlighet med punkt 2.1 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 har kommissionen sett över de prestationsmål för kapacitet för terminaltjänster som anges i Danmarks reviderade utkast till prestationsplan för de flygplatser som avses i artikel 1.3 och 1.4 i den genomförandeförordningen. Dessa mål ger inte upphov till betänkligheter.

**Bedömning av kostnadseffektivitetsmål**

(26) Kommissionen drog i genomförandebeslut (EU) 2025/1040 slutsatsen att de föreslagna kostnadseffektivitetsmålen underväg i Danmarks utkast till prestationsplan som lämnades in 2024 inte överensstämde med de unionstäckande prestationsmålen. Danmark har föreslagit reviderade kostnadseffektivitetsmål underväg i sitt reviderade utkast till prestationsplan.

(27) Tabellen nedan visar de reviderade prestationsmål som ingår i det reviderade utkastet till prestationsplan.

| Danmarks avgiftszon för undervägsavgifter | Utgångsvärde för 2019 | Utgångsvärde för 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Reviderade kostnadseffektivitets-mål**, uttryckta som fastställd enhetskostnad underväg (i reala termer i 2022 års priser) | **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) Kommissionen konstaterar att Danmarks prestationsmål för kostnadseffektivitet reviderades nedåt för varje år under referensperioden, vilket leder till en lägre årlig fastställd enhetskostnad jämfört med det utkast till prestationsplan som lämnades in 2024. Denna förbättring berodde både på de reviderade trafikantagandena, i enlighet med Eurocontrol Statfors basprognos från februari 2025, och på en minskning av de fastställda kostnaderna för den fjärde referensperioden.

(29) De reviderade fastställda kostnaderna uttryckta i euro i reala termer i 2022 års priser (*EUR2022*) och den uppdaterade trafikprognosen för avgiftszonen, som presenteras i det reviderade utkastet till prestationsplan, visas i tabellen nedan:

| Danmarks avgiftszon för undervägsavgifter | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Reviderade fastställda kostnader i reala termer i 2022 års priser** (i det reviderade utkastet till prestationsplan) | **860 M DKK** | **863 M DKK** | **866 M DKK** | **866 M DKK** | **855 M DKK** |
| **Uppdaterad trafikprognos**, uttryckt i tusental undervägstjänstenheter | **1 640** | **1 682** | **1 713** | **1 745** | **1 767** |

(30) Kommissionen har bedömt överensstämmelsen hos de reviderade kostnadseffektivitetsmålen för Danmarks avgiftszon för undervägsavgifter på grundval av kriterierna i punkt 1.4 a, b och c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(31) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att trenden för fastställd undervägsenhetskostnad på avgiftszonsnivå på −2,1 % under den fjärde referensperioden är bättre än den unionstäckande trenden på −1,2 % under samma period.

(32) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att den långsiktiga trenden för fastställd undervägsenhetskostnad på avgiftszonsnivå på +0,4 % under den tredje och fjärde referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på −1,0 % under samma period.

(33) Danmark har begärt att kommissionen ska beakta effekterna av trafikförändringar till följd av Rysslands anfallskrig mot Ukraina som en del av beräkningen av den långsiktiga trenden för fastställd undervägsenhetskostnad. Enligt Danmark har förändringarna i trafiken till följd av kriget i Ukraina lett till en strukturell minskning av överflygningar i det danska luftrummet. Danmark har i det reviderade utkastet till prestationsplan lämnat ytterligare information för att underbygga sitt påstående om dessa trafikförändringars betydelse.

(34) På grundval av den ytterligare information som Danmark lämnat som en del av det reviderade utkastet till prestationsplan uppskattar nämnden för prestationsgranskning att förlusten av överflygningar som en effekt av kriget i Ukraina utgör 12 % av de totala tjänstenheterna i Danmarks avgiftszon för undervägsavgifter. Nämnden för prestationsgranskning noterade att Danmark onekligen ligger i det geografiska område som påverkas av dessa trafikförändringar och att den resulterande effekten utgör en strukturell trafikminskning som fortsätter att påverka kostnadseffektiviteten för flygtrafiktjänster i det danska luftrummet under den fjärde referensperioden.

(35) När det gäller det bedömningskriterium som avses i skäl 32 är det därför nödvändigt och lämpligt att undersöka om Danmark skulle leva upp till den unionstäckande långsiktiga trenden för fastställda enhetskostnader om de omständigheter som avses i skälen 33 och 34 inte förelåg.

(36) Kommissionen har för detta ändamål gjort en ny beräkning av Danmarks långsiktiga trend för fastställda enhetskostnader med beaktande av Danmarks uppskattade strukturella förlust av trafikflöden till följd av kriget i Ukraina, mätt i undervägstjänstenheter. Den nya beräkningen ger en justerad långsiktig trend för fastställda enhetskostnader på −1,0 % för Danmark, vilket överensstämmer med den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader på −1,0 %. Därför dras slutsatsen att Danmark uppfyller det bedömningskriterium som avses i skäl 32, efter beaktande av effekten av den betydande trafikminskning som skett till följd av kriget i Ukraina.

(37) När det gäller kriteriet i punkt 1.4 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Danmarks utgångsvärde för den fastställda enhetskostnaden på 72,32 euro i EUR2022 är 18,7 % högre än det genomsnittliga utgångsvärdet på 60,92 euro i EUR2022 för den relevanta jämförbara grupp som anges i artikel 7 f i genomförandebeslut (EU) 2024/1688.

(38) Såsom redovisas i skäl 31 står det klart att Danmarks trend för fastställda enhetskostnader under den fjärde referensperioden är klart bättre än motsvarande unionstäckande trend. Såsom framgår av skälen 33–36 lever dessutom Danmark upp till den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader om man bortser från de negativa effekterna av trafikförändringar till följd av Rysslands anfallskrig mot Ukraina. Kommissionen anser därför att den avvikelse från det genomsnittliga utgångsvärdet för fastställda enhetskostnader för 2024 som avses i skäl 37 inte hindrar att Danmarks prestationsmål för kostnadseffektivitet överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen för kostnadseffektivitet.

(39) På grundval av påpekandena i skälen 27–38 anser kommissionen att Danmark på ett tillfredsställande sätt har följt rekommendationerna i artikel 3 i genomförandebeslut (EU) 2025/1040 när det gäller översynen av landets lokala prestationsmål för kostnadseffektivitet. Kommissionen drar därför slutsatsen att de reviderade kostnadseffektivitetsmål som Danmark har inkluderat i det reviderade utkastet till prestationsplan bör anses överensstämma med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden.

**Översyn av kostnadseffektivitetsmål för terminaltjänster**

(40) I enlighet med punkt 2.1 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 har kommissionen sett över de prestationsmål för kostnadseffektivitet för terminaltjänster som anges i Danmarks utkast till prestationsplan för de flygplatser som avses i artikel 1.3 och 1.4 i den genomförandeförordningen. Dessa mål ger inte upphov till betänkligheter.

**SLUTSATSER**

(41) Mot bakgrund av ovanstående konstaterar kommissionen att prestationsmålen i Danmarks reviderade utkast till prestationsplan överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

Prestationsmålen i det reviderade utkast till prestationsplan som lämnats in av Danmark för den fjärde referensperioden, och som återfinns i bilagan till detta beslut, överensstämmer med de unionstäckande prestationsmål för den fjärde referensperioden som fastställs i genomförandebeslut (EU) 2024/1688.

*Artikel 2*

Detta beslut riktar sig till Konungariket Danmark.

Utfärdat i Bryssel den 23 april 2026.

*På kommissionens vägnar*
Apostolos TZITZIKOSTAS
*Ledamot av kommissionen*

*BILAGA*

**Prestationsmål i det reviderade utkast till prestationsplan som lämnats in av Danmark i enlighet med förordning (EG) nr 549/2004 vilka konstaterats överensstämma med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden**

## NYCKELOMRÅDET SÄKERHET

### Säkerhetsledningens effektivitet

| **Danmark** | **Mål för säkerhetsledningens effektivitet, uttryckta som genomförandenivå**, från Easa-nivå A till D | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Berörd leverantör av flygtrafiktjänster** | **Mål för säkerhetsledningen** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
| **NAVIAIR** | Säkerhetspolicy och säkerhetsmål | B | C | C | C | **C** |
| | Hantering av säkerhetsrisker | C | C | C | C | **D** |
| | Säkerhetssäkring | B | B | B | C | **C** |
| | Främjande av säkerhet | B | B | B | B | **C** |
| | Säkerhetskultur | B | B | C | C | **C** |

## NYCKELOMRÅDET MILJÖ

### Genomsnittlig horisontell flygningseffektivitet underväg för den aktuella flygbanan

| **Danmark** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Mål inom nyckelområdet miljö**, uttryckta som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan | **1,43 %** | **1,42 %** | **1,41 %** | **1,40 %** | **1,39 %** |

## NYCKELOMRÅDET KAPACITET

### Genomsnittlig ATFM-försening underväg i minuter per flygning

| **Danmark** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Mål inom nyckelområdet kapacitet**, uttryckta i minuter ATFM-försening per flygning | **0,10** | **0,10** | **0,10** | **0,10** | **0,10** |

**NYCKELOMRÅDET KOSTNADSEFFEKTIVITET**

**Fastställd enhetskostnad för flygtrafiktjänster underväg**

| **Danmarks avgiftszon för undervägsavgifter** | **Utgångsvärde för 2019** | **Utgångsvärde för 2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Reviderade kostnadseffektivitetsmål**, uttryckta som fastställd enhetskostnad underväg (i reala termer i 2022 års priser) | **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 |