2026/1033

18.5.2026

DECISÃO (UE) 2026/1033 DA COMISSÃO

de 23 de abril de 2026

relativa à coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho revisto apresentado pela Dinamarca ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho com os objetivos de desempenho a nível da União para o quarto período de referência do sistema de desempenho e regime de tarifação do céu único europeu

[notificada com o número C(2026) 2555]

(Apenas faz fé o texto em língua dinamarquesa)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu («regulamento-quadro») ([1]), nomeadamente o artigo 11.º, n.º 3, alínea c),

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2024/2803 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2024, relativo à implementação do Céu Único Europeu ([2]), nomeadamente o artigo 58.º, n.º 3,

Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu e que revoga os Regulamentos de Execução (UE) n.º 390/2013 e (UE) n.º 391/2013 ([3]), nomeadamente o artigo 15.º, n.ºs 1 e 2,

Considerando o seguinte:

CONSIDERAÇÕES DE CARÁTER GERAL

(1) Nos termos do artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004, os Estados-Membros devem estabelecer planos, a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo («FAB»), que incluam objetivos de desempenho para cada período de referência do sistema de desempenho e regime de tarifação para os serviços de navegação aérea e as funções da rede. Esses planos devem incluir objetivos de desempenho locais coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o período de referência em causa.

(2) Em 12 de junho de 2024, a Comissão definiu objetivos de desempenho a nível da União para o quarto período de referência («PR4», 2025-2029). Esses objetivos de desempenho a nível da União foram estabelecidos pela Decisão de Execução (UE) 2024/1688 da Comissão ([4]).

(3) Em 1 de outubro de 2024, a Dinamarca apresentou à Comissão um projeto de plano de desempenho para o PR4. Após a verificação da exaustividade desse projeto de plano de desempenho pela Comissão, a Dinamarca apresentou um projeto de plano de desempenho atualizado («projeto de plano de desempenho») em 13 de dezembro de 2024.

([1]) JO L 96 de 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 de 25.2.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Decisão de Execução (UE) 2024/1688 da Comissão, de 12 de junho de 2024, que estabelece os objetivos de desempenho a nível da União da rede de gestão do tráfego aéreo para o quarto período de referência com início em 1 de janeiro de 2025 e fim em 31 de dezembro de 2029 (JO L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(4) A Comissão considerou que os objetivos de desempenho da relação custo-eficiência definidos pela Dinamarca no projeto de plano de desempenho para a sua zona de tarifação de rota não cumprem os critérios de avaliação estabelecidos no ponto 1.4 do anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão e, como tal, não são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

(5) Por conseguinte, em 16 de maio de 2025, a Comissão notificou a Dinamarca das suas conclusões relativamente à incoerência dos objetivos de desempenho a que se refere o considerando 4 através da Decisão de Execução (UE) 2025/1040 da Comissão ([5]). Nessa decisão, a Comissão emitiu recomendações à Dinamarca com vista a assegurar a coerência dos objetivos de desempenho do Estado-Membro com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

(6) Em 15 de agosto de 2025, a Dinamarca apresentou para avaliação pela Comissão um projeto de plano de desempenho revisto para o PR4. Na sequência da verificação da exaustividade desse plano, a Dinamarca apresentou uma versão atualizada do projeto de plano de desempenho revisto («projeto de plano de desempenho revisto») em 6 de outubro de 2025.

(7) Em conformidade com o artigo 15.º, n.º 1, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão avaliou a coerência dos objetivos de desempenho locais incluídos no projeto de plano de desempenho revisto com base nos critérios de avaliação estabelecidos no ponto 1 do anexo IV do mesmo regulamento, e tendo em conta as circunstâncias locais quando pertinente.

(8) A Comissão complementou a sua avaliação do projeto de plano de desempenho revisto com uma análise dos elementos especificados no ponto 2 do anexo IV do referido Regulamento de Execução. No entanto, a repartição de custos entre os serviços de rota e de terminal a que se refere o ponto 2.1, alínea d), subalínea vii), do anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 é objeto de uma revisão separada pela Comissão, com base em informações adicionais apresentadas pela Dinamarca em dezembro de 2025. Por conseguinte, a Comissão não retirou quaisquer conclusões, nesta fase, no que respeita à conformidade dessa metodologia de repartição de custos com o artigo 15.º, n.º 2, alíneas e) e f), do Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho ([6]) e com o artigo 22.º, n.º 5, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

(9) O Órgão de Análise do Desempenho («PRB»), que assiste a Comissão na aplicação dos sistemas de desempenho e dos regimes de tarifação nos termos do artigo 13.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2024/2803, apresentou à Comissão o seu parecer sobre a coerência dos objetivos de desempenho previstos no projeto de plano de desempenho revisto com os objetivos de desempenho a nível da União. As conclusões apresentadas na presente decisão têm em conta a avaliação técnica pormenorizada constante do parecer do PRB ([7]).

AVALIAÇÃO DA COMISSÃO

Avaliação dos objetivos de segurança

(10) Quanto ao domínio essencial de desempenho da segurança, a coerência dos objetivos incluídos no projeto de plano de desempenho revisto foi avaliada nos termos do ponto 1.1 do anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

([5]) Decisão de Execução (UE) 2025/1040 da Comissão, de 16 de maio de 2025, sobre a incoerência de determinados objetivos de desempenho incluídos nos projetos de planos nacionais e nos planos de desempenho relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo apresentados pela Alemanha, Bélgica, Dinamarca, Eslováquia, Estónia, França, Grécia, Irlanda, Letónia, Luxemburgo e Países Baixos ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho com os objetivos de desempenho a nível da União para o quarto período de referência do sistema de desempenho e regime de tarifação do céu único europeu (JO L, 2025/1040, 23.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

([6]) Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu («regulamento relativo à prestação de serviços») (JO L 96 de 31.3.2004, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

([7]) Parecer n.º 1-2026 do PRB sobre a avaliação dos projetos de planos de desempenho revistos para o quarto período de referência (PR4), 28 de janeiro de 2026.

(11) Os objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da segurança propostos pela Dinamarca em relação à eficácia da gestão da segurança, subdivididos por objetivo de gestão da segurança e expressos em níveis de execução, são os seguintes:

Dinamarca	**Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em níveis de execução, do nível A ao nível D da AESA**					
Prestador de serviços de navegação aérea	**Objetivo de gestão da segurança**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
NAVIAIR	Política e objetivos de segurança	B	C	C	C	**C**
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	C	C	**D**
	Garantia de segurança	B	B	B	C	**C**
	Promoção da segurança	B	B	B	B	**C**
	Cultura de segurança	B	B	C	C	**C**

(12) A Comissão considerou que os objetivos de desempenho em matéria de segurança propostos pela Dinamarca para o prestador de serviços de navegação aérea «NAVIAIR» coincidem com os objetivos de segurança a nível da União para o ano civil de 2029.

(13) A Comissão regista que o projeto de plano de desempenho revisto estabelece medidas para a NAVIAIR com vista à consecução dos objetivos de segurança locais, tais como meios de monitorização e gestão dos riscos relacionados com a fadiga baseados em dados, uma avaliação regular dos riscos, um programa de melhoria da cultura de segurança, a definição de políticas e normas de segurança, o aperfeiçoamento de um sistema de gestão de responsabilidades e autorizações, bem como auditorias e inquéritos internos e externos.

(14) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 11, 12 e 13, e tendo em conta que os objetivos de desempenho em matéria de segurança a nível da União estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2024/1688 devem ser alcançados até ao último ano do PR4, ou seja, 2029, os objetivos de desempenho locais em matéria de segurança incluídos no projeto de plano de desempenho revisto devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União.

Avaliação dos objetivos ambientais

(15) Quanto ao domínio essencial de desempenho do ambiente, a coerência dos objetivos incluídos no projeto de plano de desempenho revisto relativamente à eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real foi avaliada com base no critério estipulado no ponto 1.2 do anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos ambientais propostos pela Dinamarca foram comparados com os valores de referência da eficiência de voo horizontal em rota estabelecidos no plano de melhoria da rede europeia de rotas («ERNIP»), elaborado nos termos do anexo I do Regulamento de Execução (UE) 2019/123 da Comissão ([8]) e disponível no momento da adoção dos objetivos de desempenho a nível da União para o PR4, ou seja, em 2 de julho de 2024.

([8]) Regulamento de Execução (UE) 2019/123 da Comissão, de 24 de janeiro de 2019, que estabelece as regras de execução para a implementação das funções de rede na gestão do tráfego aéreo (ATM) e que revoga o Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão (JO L 28 de 31.1.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(16) Os objetivos de desempenho do ambiente propostos pela Dinamarca para o PR4 e os valores de referência nacionais correspondentes com base no ERNIP, expressos em eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real, são os seguintes:

Dinamarca	2025	2026	2027	2028	2029
Objetivos no domínio essencial de desempenho do ambiente, expressos como eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	**1,43 %**	**1,42 %**	**1,41 %**	**1,40 %**	**1,39 %**
Valores de referência	1,43 %	1,42 %	1,41 %	1,40 %	1,39 %

(17) A Comissão observa que os objetivos ambientais propostos pela Dinamarca coincidem com os valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil do PR4.

(18) A Comissão regista que a Dinamarca apresentou, no projeto de plano de desempenho revisto, medidas para a consecução dos objetivos ambientais locais, que incluem o reforço do espaço aéreo transfronteiriço de rotas livres com cinco países vizinhos.

(19) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 16, 17 e 18, os objetivos no domínio essencial de desempenho do ambiente incluídos no projeto de plano de desempenho revisto da Dinamarca devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

Avaliação dos objetivos de capacidade

(20) Quando ao domínio essencial de desempenho da capacidade, a coerência dos objetivos incluídos no projeto de plano de desempenho revisto relativamente ao atraso médio da gestão do fluxo de tráfego aéreo («ATFM») em rota por voo foi avaliada com base no critério estipulado no ponto 1.3 do anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos de capacidade propostos pela Dinamarca foram comparados com os valores de referência pertinentes estabelecidos no plano de operações da rede, elaborado nos termos do artigo 9.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/123 e disponível no momento da adoção dos objetivos de desempenho a nível da União para o PR4, ou seja, em 2 de julho de 2024.

(21) Os objetivos de capacidade em rota propostos pela Dinamarca para o PR4, expressos em minutos de atraso ATFM por voo, bem como os valores de referência correspondentes estabelecidos no plano de operações da rede, são os seguintes:

Dinamarca	2025	2026	2027	2028	2029
Objetivos no domínio essencial de desempenho da capacidade, expressos em minutos de atraso ATFM em rota por voo	**0,10**	**0,10**	**0,10**	**0,10**	**0,10**
Valores de referência	0,17	0,13	0,10	0,10	0,10

(22) A Comissão observa que os objetivos de capacidade propostos pela Dinamarca são iguais ou inferiores aos valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil do PR4.

(23) A Comissão regista que a Dinamarca apresentou, no projeto de plano de desempenho revisto, medidas para a consecução dos objetivos locais de capacidade em rota, que incluem o recrutamento e a formação contínuos de controladores de tráfego aéreo, a otimização do setor, a aplicação de medidas avançadas de gestão do fluxo e da capacidade de tráfego aéreo e a melhoria das disposições relativas às áreas de formação militar.

(24) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 21, 22 e 23, os objetivos no domínio essencial de desempenho da capacidade incluídos no projeto de plano de desempenho revisto da Dinamarca devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

Revisão dos objetivos de capacidade para os serviços de navegação aérea de terminal

(25) Nos termos do ponto 2.1, alínea b), do anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão analisou os objetivos de desempenho da capacidade para os serviços de navegação aérea de terminal estabelecidos no projeto de plano de desempenho revisto da Dinamarca em relação aos aeroportos referidos no artigo 1.º, n.os 3 e 4, do Regulamento de Execução. Constatou-se que esses objetivos não suscitam preocupações.

Avaliação dos objetivos da relação custo-eficiência

(26) A Comissão concluiu, na Decisão de Execução (UE) 2025/1040, que os objetivos propostos em matéria de custo-eficiência em rota incluídos no projeto de plano de desempenho da Dinamarca apresentado em 2024 eram incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União. A Dinamarca propôs objetivos revistos em matéria de custo-eficiência em rota no seu projeto de plano de desempenho revisto.

(27) O quadro que se segue mostra os objetivos de desempenho revistos incluídos no projeto de plano de desempenho revisto.

Zona de tarifação de rota da Dinamarca	Valor de referência de 2019	Valor de referência de 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Objetivos revistos da relação custo-eficiência, expressos como custo unitário determinado em rota (em termos reais, a preços 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

(28) A Comissão regista que os objetivos de desempenho da relação custo-eficiência da Dinamarca foram revistos em baixa para cada ano do período de referência, conduzindo assim a um custo unitário determinado («DUC») anual mais baixo do que no projeto de plano de desempenho apresentado em 2024. Essa melhoria resultou tanto dos pressupostos de tráfego revistos, em conformidade com as previsões de tráfego de base do Eurocontrol STATFOR de fevereiro de 2025, como de uma redução dos custos determinados para o PR4.

(29) Os custos determinados revistos expressos em EUR, em termos reais, a preços de 2022 («EUR 2022»), e a previsão de tráfego atualizada para a zona de tarifação, tal como apresentada no projeto de plano de desempenho revisto, são apresentados no quadro seguinte:

Zona de tarifação de rota da Dinamarca	2025	2026	2027	2028	2029
Custos determinados revistos em termos reais, a preços de 2022 (incluídos no projeto de plano de desempenho revisto)	**860 M DKK**	**863 M DKK**	**866 M DKK**	**866 M DKK**	**855 M DKK**
Previsão de tráfego atualizada, expressa em unidades de serviço de rota	**1 640**	**1 682**	**1 713**	**1 745**	**1 767**

(30) A Comissão avaliou a coerência dos objetivos revistos da relação custo-eficiência para a zona de tarifação de rota da Dinamarca com base nos critérios estabelecidos no ponto 1.4, alíneas a), b) e c), do anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

(31) Quanto ao critério estipulado no ponto 1.4, alínea a), do anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a tendência do DUC em rota ao nível da zona de tarifação de −2,1 % durante o PR4 supera a tendência da União de −1,2 % no mesmo período.

(32) Quanto ao critério estipulado no ponto 1.4, alínea b), do anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que o desempenho da tendência do DUC ao nível da zona de tarifação no terceiro período de referência («PR3») e no PR4 de +0,4 % fica aquém da tendência da União de longo prazo de −1,0 % no mesmo período.

(33) A Dinamarca solicitou à Comissão que considerasse o impacto das alterações do tráfego resultantes da guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia no cálculo da tendência do DUC em rota de longo prazo. Segundo a Dinamarca, as alterações no tráfego resultantes da guerra na Ucrânia resultaram numa redução estrutural dos sobrevoos no espaço aéreo dinamarquês. A Dinamarca forneceu informações adicionais, no projeto de plano de desempenho revisto, para fundamentar a importância alegada destas alterações do tráfego.

(34) Com base nas informações adicionais apresentadas pela Dinamarca no âmbito do projeto de plano de desempenho revisto, o PRB estimou que a perda de sobrevoos devido ao impacto da guerra na Ucrânia represente 12 % do total de unidades de serviço da zona de tarifação de rota da Dinamarca. O PRB observou que a Dinamarca se encontra efetivamente na zona geográfica afetada por estas alterações do tráfego e que o impacto resultante provocou uma redução estrutural do tráfego que continua a afetar a relação custo-eficácia dos serviços de navegação aérea no PR4 no espaço aéreo dinamarquês.

(35) Por conseguinte, é necessário e conveniente analisar, para efeitos do critério de avaliação referido no considerando 32, se a Dinamarca acompanharia a tendência do DUC de longo prazo a nível da União se não se verificassem as circunstâncias referidas no considerando 33 e 34.

(36) Para o efeito, a Comissão recalculou a tendência do DUC de longo prazo da Dinamarca tendo em conta a sua perda estrutural de tráfego estimada em consequência da guerra na Ucrânia, medida em unidades de serviço de rota. Esse novo cálculo resulta numa tendência ajustada do DUC de longo prazo para a Dinamarca de −1,0 %, que acompanha a tendência do DUC de longo prazo a nível da União de −1,0 %. Por conseguinte, conclui-se que a Dinamarca cumpre o critério de avaliação referido no considerando 32, após ter em conta o efeito da redução significativa do tráfego resultante da guerra na Ucrânia.

(37) Quanto ao critério estipulado no ponto 1.4, alínea c), do anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que o valor de referência do DUC da Dinamarca de 72,32 EUR, em EUR2022, é 18,7 % superior ao valor de referência médio de 60,92 EUR, em EUR2022, do grupo de comparação relevante, estabelecido no artigo 7.º, alínea f), da Decisão de Execução (UE) 2024/1688.

(38) Conforme salientado no considerando 31, é evidente que a tendência do DUC da Dinamarca durante o PR4 supera a tendência correspondente a nível da União com uma margem significativa. Além disso, como se pode verificar nos considerandos 33 a 36, quando se exclui o impacto negativo das alterações do tráfego resultantes da guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia, a Dinamarca acompanha a tendência do DUC de longo prazo a nível da União. Por conseguinte, a Comissão considera que o desvio em relação ao valor de referência médio do DUC para 2024, referido no considerando 37, não impede a coerência dos objetivos de desempenho da relação custo-eficiência da Dinamarca com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União.

(39) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 27 a 38, a Comissão considera que a Dinamarca deu resposta adequada às recomendações estabelecidas no artigo 3.º da Decisão de Execução (UE) 2025/1040 no que diz respeito à revisão dos seus objetivos de desempenho locais em matéria de relação custo-eficiência. Por conseguinte, a Comissão conclui que os objetivos revistos da relação custo-eficiência incluídos no projeto de plano de desempenho revisto da Dinamarca devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

Revisão dos objetivos da relação custo-eficiência para os serviços de navegação aérea de terminal

(40) Nos termos do ponto 2.1, alínea c), do anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão analisou os objetivos de desempenho da relação custo-eficiência para os serviços de navegação aérea de terminal estabelecidos no projeto de plano de desempenho da Dinamarca em relação aos aeroportos referidos no artigo 1.º, n.os 3 e 4, do Regulamento de Execução. Constatou-se que esses objetivos não suscitam preocupações.

CONCLUSÕES

(41) Tendo em conta o que precede, a Comissão concluiu que os objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho revisto da Dinamarca são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho revisto apresentado pela Dinamarca para o quarto período de referência («PR4»), enumerados no anexo da presente decisão, são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4 estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2024/1688.

Artigo 2.º

O destinatário da presente decisão é o Reino da Dinamarca.

Feito em Bruxelas, em 23 de abril de 2026.

Pela Comissão
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membro da Comissão

ANEXO

Objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho revisto apresentado pela Dinamarca, nos termos do Regulamento (CE) n.º 549/2004, considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o quarto período de referência

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA SEGURANÇA

Eficácia da gestão da segurança

Dinamarca	**Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos em níveis de execução**, do nível A ao nível D da AESA					
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	**Objetivo de gestão da segurança**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
NAVIAIR	Política e objetivos de segurança	B	C	C	C	**C**
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	C	C	**D**
	Garantia de segurança	B	B	B	C	**C**
	Promoção da segurança	B	B	B	B	**C**
	Cultura de segurança	B	B	C	C	**C**

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DO AMBIENTE

Eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real

Dinamarca	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos no domínio essencial de desempenho do ambiente, expressos como eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real	**1,43 %**	**1,42 %**	**1,41 %**	**1,40 %**	**1,39 %**

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA CAPACIDADE

Atraso ATFM médio em rota, expresso em minutos por voo

Dinamarca	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos no domínio essencial de desempenho da capacidade, expressos em minutos de atraso ATFM por voo	**0,10**	**0,10**	**0,10**	**0,10**	**0,10**

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

Custo unitário determinado para os serviços de navegação aérea de rota

Zona de tarifação de rota da Dinamarca	**Valor de referência de 2019**	**Valor de referência de 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos revistos da relação custo-eficiência, expressos como custo unitário determinado em rota (em termos reais, a preços 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