DECIZIA (UE) 2025/1057 A COMISIEI

din 19 mai 2025

privind coerența obiectivelor de performanță incluse în proiectul de plan de performanță prezentat de Austria în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de a patra perioadă de referință a sistemului de performanță și de tarifare din cadrul Cerului unic european

[notificată cu numărul C(2025) 3006]

(Numai textul în limba germană este autentic)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (regulamentul-cadru) ([1]), în special articolul 11 alineatul (3) litera (c),

având în vedere Regulamentul (UE) 2024/2803 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2024 privind punerea în aplicare a Cerului unic european ([2]), în special articolul 58 alineatul (3),

având în vedere Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei din 11 februarie 2019 de instituire a unui sistem de performanță și de tarifare în cadrul cerului unic european și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 și (UE) nr. 391/2013 ([3]), în special articolul 14 alineatul (2),

întrucât:

CONSIDERAȚII GENERALE

(1) În conformitate cu articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, statele membre au obligația de a elabora planuri, fie la nivel național, fie la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian („FAB”), incluzând obiective de performanță pentru fiecare perioadă de referință a sistemului de performanță și de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană și funcțiile de rețea. Planurile respective trebuie să includă obiective de performanță la nivel local care să fie coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru perioada de referință în cauză.

(2) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de a patra perioadă de referință („PR4”, 2025-2029) au fost stabilite în Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688 a Comisiei ([4]).

(3) Toate statele membre au elaborat și adoptat proiecte de planuri de performanță pentru PR4, care au fost prezentate Comisiei spre evaluare până la 1 octombrie 2024. După ce a verificat dacă aceste proiecte de planuri de performanță sunt complete, Comisia a solicitat statelor membre să prezinte proiecte de planuri de performanță actualizate până la 15 noiembrie 2024.

(4) Evaluarea Comisiei, prezentată în decizia de față, se bazează pe proiectul de plan de performanță actualizat pentru PR4 prezentat de Austria (denumit în continuare „proiectul de plan de performanță”).

(5) Organismul de evaluare a performanței (denumit în continuare „PRB”), care asistă Comisia în implementarea sistemului de performanță, a prezentat Comisiei un raport conținând avizul său privind evaluarea proiectelor de planuri de performanță.

([1]) JO L 96, 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, 25.2.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688 a Comisiei din 12 iunie 2024 de stabilire a obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii privind rețeaua de management al traficului aerian pentru a patra perioadă de referință, care începe la 1 ianuarie 2025 și se încheie la 31 decembrie 2029 (JO L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(6) În conformitate cu articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia a evaluat coerența obiectivelor de performanță locale incluse în proiectul de plan de performanță pe baza criteriilor stipulate la punctul 1 din anexa IV la regulamentul de punere în aplicare respectiv și ținând seama de circumstanțele locale, după caz.

(7) Comisia și-a completat evaluarea proiectului de plan de performanță cu o revizuire a elementelor prevăzute la punctul 2 din anexa IV la regulamentul de punere în aplicare respectiv. În ceea ce privește punctul 2.1 litera (d) subpunctul (vii) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că nu a efectuat, în cadrul revizuirii respective, o analiză detaliată a metodologiei utilizate de Austria pentru repartizarea costurilor între serviciile de navigație aeriană de rută și terminală în PR4. Prin urmare, Comisia nu a tras nicio concluzie, în această etapă, cu privire la conformitatea respectivei metodologii de repartizare a costurilor cu articolul 15 alineatul (2) literele (e) și (f) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ([5]) și cu articolul 22 alineatul (5) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

EVALUAREA COMISIEI

Evaluarea obiectivelor de siguranță

(8) În ceea ce privește domeniul-cheie de performanță al siguranței, coerența obiectivelor incluse în proiectul de plan de performanță a fost evaluată în conformitate cu punctul 1.1 din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(9) Obiectivele de performanță în domeniul-cheie de performanță al siguranței propuse de Austria în ceea ce privește eficacitatea managementului siguranței, defalcate pe obiective de management al siguranței și exprimate ca nivel de implementare, sunt următoarele:

Austria	**Obiective privind eficacitatea managementului siguranței, exprimate ca nivel de implementare, variind de la nivelul A la nivelul D al AESA**					
Furnizorul de servicii de navigație aeriană	**Obiectivul de management al siguranței**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Austro Control	Politica și obiectivele în domeniul siguranței	B	B	B	B	**C**
	Managementul riscurilor la adresa siguranței	B	B	B	C	**D**
	Asigurarea siguranței	B	B	B	B	**C**
	Promovarea siguranței	B	B	B	B	**C**
	Cultura siguranței	B	B	B	B	**C**

(10) Comisia a constatat că obiectivele de performanță în materie de siguranță propuse de Austria pentru furnizorul de servicii de navigație aeriană (Austro Control) sunt egale cu obiectivele de siguranță la nivelul Uniunii pentru anul calendaristic 2029.

(11) Comisia ia act de faptul că proiectul de plan de performanță stabilește măsuri pentru Austro Control în vederea atingerii obiectivelor de siguranță locale, cum ar fi aplicarea unei abordări integrate a managementului riscurilor la adresa siguranței, consolidarea cooperării transfrontaliere în materie de siguranță, gestionarea riscului de oboseală și promovarea formării și a sensibilizării pentru a promova cultura siguranței.

([5]) Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic European (regulament privind prestarea de servicii) (OJ L 96, 31.3.2004, p. 10, ELI http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(12) Astfel cum se observă în considerentele 9 și 10, obiectivele locale de performanță în materie de siguranță pentru 2029 incluse în proiectul de plan de performanță sunt conforme cu obiectivele corespunzătoare la nivelul Uniunii stabilite în Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688. Prin urmare, aceste obiective locale de performanță în materie de siguranță trebuie considerate coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4.

(13) Cu toate acestea, se observă că obiectivele intermediare pentru anii 2025-2028 pentru toate obiectivele de management al siguranței sunt anormal de scăzute și insuficiente pentru a asigura atingerea ulterioară a obiectivelor pentru 2029. În plus, astfel de obiective intermediare scăzute nu sunt justificate având în vedere performanța efectivă a Austro Control în PR3 și măsurile pentru atingerea obiectivelor de siguranță din PR4 menționate în considerentul 11.

(14) Prin urmare, Austria trebuie să abordeze, în planul său final de performanță care urmează să fie adoptat în temeiul articolului 16 litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, constatările prevăzute în considerentul 13 prin îmbunătățirea nivelurilor specifice de management al siguranței pentru anii 2025-2028.

Evaluarea obiectivelor de mediu

(15) În ceea ce privește domeniul-cheie de performanță al mediului, coerența obiectivelor incluse în proiectul de plan de performanță referitoare la eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale a fost evaluată pe baza criteriului prevăzut la punctul 1.2 din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. În consecință, obiectivele de mediu propuse ale Austriei au fost comparate cu valorile de referință relevante pentru eficiența zborului orizontal pe rută stabilite în Planul de îmbunătățire a rețelei europene de rute („ERNIP”), elaborat în conformitate cu anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123 al Comisiei ([6]) și disponibil la momentul adoptării obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4, și anume la 2 iulie 2024.

(16) Obiectivele de performanță de mediu propuse de Austria pentru PR4 și valorile de referință naționale corespunzătoare din ERNIP, exprimate ca eficiență medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale, sunt următoarele:

Austria	2025	2026	2027	2028	2029
Obiective în domeniul-cheie de performanță al mediului, exprimate ca eficiență medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale	**2,09 %**	**2,07 %**	**2,05 %**	**2,03 %**	**2,01 %**
Valori de referință	2,09 %	2,07 %	2,05 %	2,03 %	2,01 %

(17) Comisia observă că obiectivele de mediu propuse de Austria sunt egale cu valorile de referință naționale corespunzătoare pentru fiecare an calendaristic din PR4.

(18) Comisia ia act de faptul că Austria a prezentat în proiectul de plan de performanță măsuri pentru atingerea obiectivelor de mediu locale, care includ implementarea spațiului aerian transfrontalier cu rute libere cu Republica Cehă, Ungaria și Slovacia, precum și o inițiativă de promovare a aderării utilizatorilor spațiului aerian la planurile lor de zbor depuse.

(19) Pe baza constatărilor expuse la considerentele 16, 17 și 18, este oportun ca obiectivele în domeniul-cheie de performanță al mediului incluse în proiectul de plan de performanță al Austriei să fie considerate coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4.

([6]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123 al Comisiei din 24 ianuarie 2019 de stabilire a normelor de punere în aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM) și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 al Comisiei (JO L 28, 31.1.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

Evaluarea obiectivelor de capacitate

(20) În ceea ce privește domeniul-cheie de performanță al capacității, coerența obiectivelor incluse în proiectul de plan de performanță referitoare la întârzierea medie în managementul fluxurilor de trafic aerian (ATFM) pe rută per zbor a fost evaluată pe baza criteriului prevăzut la punctul 1.3 din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. În consecință, obiectivele de capacitate propuse de Austria au fost comparate cu valorile de referință relevante stabilite în planul de administrare a rețelei elaborat în conformitate cu articolul 9 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123 și disponibile la momentul adoptării obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4, și anume la 2 iulie 2024.

(21) Obiectivele de capacitate propuse de Austria pentru serviciile de rută pentru PR4, exprimate în minute de întârziere ATFM per zbor, și valorile de referință corespunzătoare din planul de administrare a rețelei sunt următoarele:

Austria	2025	2026	2027	2028	2029
Obiective în domeniul-cheie de performanță al capacității, exprimate în minute de întârziere ATFM pe rută per zbor	**0,28**	**0,23**	**0,19**	**0,16**	**0,16**
Valori de referință	0,28	0,23	0,19	0,16	0,16

(22) Comisia observă că obiectivele de capacitate propuse de Austria sunt egale cu valorile de referință naționale corespunzătoare pentru fiecare an calendaristic din PR4.

(23) Comisia observă că Austria a prezentat, în proiectul de plan de performanță, măsuri pentru realizarea obiectivelor sale locale de capacitate pentru serviciile de rută. În primul rând, printre aceste măsuri se numără recrutarea de noi controlori de trafic aerian (denumiți în continuare „ATCO”), care permite o creștere a numărului de ATCO în echivalente normă întreagă activi la centrul regional de control. În al doilea rând, aceste măsuri cuprind punerea în aplicare a unui nou sistem ATM, restructurarea spațiului aerian, formarea și planificarea flexibilă a personalului, precum și mutarea centrului regional de control din Viena.

(24) Pe baza constatărilor expuse la considerentele 21, 22 și 23, este oportun ca obiectivele în domeniul-cheie de performanță al capacității incluse în proiectul de plan de performanță al Austriei să fie considerate coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4.

Examinarea obiectivelor de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală

(25) În conformitate cu punctul 2.1 litera (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia și-a completat evaluarea proiectului de plan de performanță prin examinarea obiectivelor de performanță în materie de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală, stabilite în ceea ce privește aeroporturile menționate la articolul 1 alineatele (3) și (4) din respectivul regulament de punere în aplicare. S-a constatat că aceste obiective dau naștere la preocupări.

(26) La defalcarea obiectivelor de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală la nivel de aeroport, Comisia a constatat că obiectivele de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală propuse pentru PR4 au ca rezultat degradarea semnificativă a nivelului de întârziere ATFM per zbor pentru aeroportul din Viena decât nivelul de performanță al aeroporturilor similare identificate de PRB.

(27) Prin urmare, Comisia consideră că, în legătură cu adoptarea planului său final de performanță în conformitate cu articolul 16 litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Austria trebuie să justifice în continuare obiectivele de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală pentru PR4, ținând seama de observațiile prezentate în considerentul 26, sau trebuie să revizuiască în sens descrescător obiectivele respective.

Evaluarea obiectivelor de rentabilitate

(28) În ceea ce privește domeniul-cheie de performanță al rentabilității, coerența obiectivelor incluse în proiectul de plan de performanță referitoare la costul unitar determinat („DUC") pentru serviciile de navigație aeriană de rută a fost evaluată pe baza criteriilor prevăzute la punctul 1.4 literele (a), (b) și (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. Aceste criterii sunt tendința costului unitar determinat pe parcursul PR4, tendința costului unitar determinat pe termen lung pe parcursul PR3 și PR4 (2020-2029) și valoarea de referință pentru costul unitar determinat la nivelul zonei tarifare, comparată cu valoarea medie corespunzătoare zonelor tarifare în care furnizorii de servicii de navigație aeriană au un mediu operațional și economic similar.

(29) Obiectivele de rentabilitate pentru serviciile de rută propuse de Austria pentru PR4 și valorile de referință aferente sunt următoarele:

Zona tarifară de rută a Austriei	Valoare de referință 2019	Valoare de referință 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Obiective și valori de referință în domeniul-cheie de performanță al rentabilității, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2022)	**72,18 EUR**	**53,66 EUR**	**54,40 EUR**	**53,61 EUR**	**53,32 EUR**	**53,65 EUR**	**52,63 EUR**

(30) În ceea ce privește criteriul de evaluare prevăzut la punctul 1.4 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că tendința costului unitar determinat pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare din Austria, de - 0,4 % pe durata PR4, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de - 1,2 %.

(31) În ceea ce privește criteriul de evaluare prevăzut la punctul 1.4 litera (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că tendința costului unitar determinat pe termen lung pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare din Austria pe durata PR3 și PR4, de - 3,4 % reprezintă o performanță mai bună decât tendința pe termen lung de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de - 1,0 %.

(32) În ceea ce privește criteriul de evaluare prevăzut la punctul 1.4 litera (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că valoarea de referință a Austriei pentru costul unitar determinat, de 53,66 EUR în termeni reali la prețurile din 2022 („EUR2022"), este cu 51,7 % mai mică decât valoarea de referință medie, de 110,99 EUR în EUR2022, a grupului comparativ relevant prevăzut la articolul 7 din Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688.

(33) Este clar că tendința pe termen lung a costului unitar determinat din Austria pe parcursul PR3 și PR4 este semnificativ mai bună decât tendința corespunzătoare la nivelul Uniunii și că valoarea de referință a Austriei pentru 2024 este cu mult sub media grupului comparativ. În plus, Austria demonstrează o reducere a DUC pe parcursul PR4. Prin urmare, Comisia consideră că abaterea de la tendința costului unitar la nivelul Uniunii determinat pentru PR4, menționată în considerentul 30, nu înseamnă că obiectivele de performanță în domeniul rentabilității ale Austriei nu sunt coerente cu obiectivele de performanță în domeniul rentabilității la nivelul Uniunii.

(34) Pe baza constatărilor expuse în considerentele 28-33, este oportun ca obiectivele în domeniul-cheie de performanță al rentabilității incluse în proiectul de plan de performanță să fie considerate coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4.

Revizuirea obiectivelor în materie de rentabilitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală

(35) În conformitate cu punctul 2.1 litera (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia și-a completat evaluarea proiectului de plan de performanță prin examinarea obiectivelor de performanță în materie de rentabilitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală, stabilite în ceea ce privește aeroporturile menționate la articolul 1 alineatele (3) și (4) din respectivul regulament de punere în aplicare. S-a constatat că aceste obiective nu dau naștere la preocupări.

Revizuirea sistemelor de stimulente pentru capacitatea serviciilor de navigație aeriană de rută și terminală

(36) În conformitate cu punctul 2.1 litera (f) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia și-a completat evaluarea proiectului de plan de performanță cu o revizuire a sistemelor de stimulente menționate la articolul 11 din regulamentul de punere în aplicare respectiv. S-a constatat că sistemele de stimulente instituite de Austria cu scopul de a sprijini realizarea obiectivelor de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană de rută și terminală în PR4 dau naștere unor preocupări.

(37) Comisia observă că atât sistemul de stimulente pentru capacitatea serviciilor de navigație aeriană de rută, cât și sistemul de stimulente pentru capacitatea serviciilor de navigație aeriană terminală incluse în proiectul de plan de performanță cuprind un dezavantaj financiar maxim care se ridică la doar 0,50 % din costurile determinate. Având în vedere avizul experților furnizat de PRB, Comisia consideră că dezavantajele financiare maxime pentru sistemele de stimulente stabilite de Austria nu respectă articolul 11 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, care impune ca astfel de sisteme de stimulente să aibă un „impact semnificativ asupra veniturilor expuse riscurilor”.

(38) Prin urmare, Austria trebuie să își revizuiască, în contextul adoptării planului său final de performanță în temeiul articolului 16 litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, sistemele de stimulente pentru atingerea obiectivelor de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană de rută și terminală, astfel încât dezavantajul financiar maxim care decurge din aceste sisteme de stimulente să fie stabilit la un nivel care să aibă un impact semnificativ asupra veniturilor expuse riscurilor, astfel cum se prevede în mod expres la articolul 11 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. În opinia Comisiei, această revizuire ar trebui să conducă la un dezavantaj financiar maxim egal sau mai mare decât 1 % din costurile determinate.

CONCLUZII

(39) În lumina celor de mai sus, este oportun ca obiectivele de performanță incluse în proiectul de plan de performanță al Austriei să fie considerate coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Obiectivele de performanță incluse în proiectul de plan de performanță prezentat de Austria pentru cea de a patra perioadă de referință („PR4”), enumerate în anexa la prezenta decizie, sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4 prevăzute în Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Republicii Austria.

Adoptată la Bruxelles, 19 mai 2025.

Pentru Comisie
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membru al Comisiei

ANEXĂ

Obiective de performanță incluse în proiectul de plan de performanță al Austriei, care, conform constatărilor, sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de a patra perioadă de referință

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL SIGURANȚEI

Austria	**Obiective privind eficacitatea managementului siguranței**, exprimate ca nivel de implementare, variind de la nivelul A la nivelul D al Agenției Europene pentru Siguranța Aviației („AESA")					
Furnizor de servicii de navigație aeriană	**Obiectivul de management al siguranței**	2025	2026	2027	2028	2029
Austro Control	Politica și obiectivele în materie de siguranță	B	B	B	B	C
	Managementul riscurilor la adresa siguranței	B	B	B	C	D
	Asigurarea siguranței	B	B	B	B	C
	Promovarea siguranței	B	B	B	B	C
	Cultura siguranței	B	B	B	B	C

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL MEDIULUI

Austria	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiective în domeniul-cheie de performanță al mediului, exprimate ca eficiență medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale	**2,09 %**	**2,07 %**	**2,05 %**	**2,03 %**	**2,01 %**

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL CAPACITĂȚII

Austria	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiective în domeniul-cheie de performanță al capacității, exprimate în minute de întârziere ATFM pe rută per zbor	**0,28**	**0,23**	**0,19**	**0,16**	**0,16**

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL RENTABILITĂȚII

Zona tarifară de rută a Austriei	Valoare de referință 2019	Valoare de referință 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Obiective și valori de referință în domeniul-cheie de performanță al rentabilității, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2022)	**EUR 72,18**	**EUR 53,66**	**EUR 54,40**	**EUR 53,61**	**EUR 53,32**	**EUR 53,65**	**EUR 52,63**