Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2025/1050

28.5.2025

DÉCISION (UE) 2025/1050 DE LA COMMISSION

du 19 mai 2025

concernant la compatibilité des objectifs de performance contenus dans le projet de plan de performance présenté par la Hongrie 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(2025) 2919]

(Le texte en langue hongroise 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 14, paragraphe 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) Les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la quatrième période de référence (ci-après la «PR4», 2025-2029) ont été fixés dans la décision d'exécution (UE) 2024/1688 de la Commission ([4]).

(3) Tous les États membres ont élaboré et adopté des projets de plans de performance pour la PR4, qui ont été soumis à la Commission pour évaluation au plus tard le 1er octobre 2024. Après vérification du caractère complet de ces projets de plans de performance, la Commission a demandé aux États membres de présenter des projets de plans de performance mis à jour le 15 novembre 2024 au plus tard.

(4) L'évaluation de la Commission exposée dans la présente décision est fondée sur le projet de plan de performance pour la PR4 mis à jour soumis par la Hongrie (ci-après le «projet de plan de performance»).

(5) L'organe d'évaluation des performances (ci-après l'«OEP»), qui assiste la Commission dans la mise en œuvre du système de performance, a présenté à la Commission un rapport contenant son avis sur l'évaluation des projets de plans de performance.

([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/oj.
([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).

(6) Conformément à l'article 14, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission a évalué la compatibilité des objectifs de performance locaux figurant dans le projet de plan de performance sur la base des critères prévus à l'annexe IV, point 1, dudit règlement d'exécution, et en tenant compte des circonstances locales, le cas échéant.

(7) La Commission a complété son évaluation par la révision du projet de plan de performance au regard des éléments précisés à l'annexe IV, point 2, dudit règlement d'exécution. En ce qui concerne l'annexe IV, point 2.1, d), vii), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission signale qu'elle n'a pas procédé, dans le cadre de cette révision, à une analyse détaillée de la méthode utilisée par la Hongrie pour la répartition des coûts entre les services en route et les services terminaux au cours de la PR4. 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 ([5]) et avec l'article 22, paragraphe 5, du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

ÉVALUATION DE LA COMMISSION

Évaluation des objectifs en matière de sécurité

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

(9) Les objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la sécurité proposés par la Hongrie 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:

Hongrie	**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**
HungaroControl	Politique et objectifs de sécurité	C	C	C	C	**C**
	Gestion des risques pour la sécurité	C	C	C	D	**D**
	Assurance de la sécurité	C	C	C	C	**C**
	Promotion de la sécurité	C	C	C	C	**C**
	Culture de la sécurité	C	C	C	C	**C**

(10) La Commission a constaté que les objectifs de performance en matière de sécurité proposés par la Hongrie pour le prestataire de services de navigation aérienne «Hungarocontrol» sont identiques aux objectifs à l'échelle de l'Union devant être atteints à partie de 2028 en matière de «gestion des risques pour la sécurité», tandis que pour les quatre autres «objectifs en matière de gestion de la sécurité», les objectifs de performance sont égaux aux objectifs en matière de sécurité à l'échelle de l'Union pour chaque année civile de 2025 à 2029.

(11) La Commission note que le projet de plan de performance définit les mesures qu'HungaroCOntrol doit prendre pour atteindre les objectifs locaux en matière de sécurité, mesures qui portent sur la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité et sur la cybersécurité.

([5]) 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).

(12) Sur la base des constatations figurant aux considérants 9, 10 et 11, 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 devraient être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union.

Évaluation des objectifs en matière d'environnement

(13) En ce qui concerne le domaine de performance clé de l'environnement, la compatibilité des objectifs figurant dans le projet de plan de performance 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 environnementaux proposés par la Hongrie 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 ([6]) 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.

(14) Les objectifs de performance en matière d'environnement proposés par la Hongrie 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:

Hongrie	**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	**2,10 %**	**2,09 %**	**2,08 %**	**2,07 %**	**2,06 %**
Valeurs de référence	2,10 %	2,09 %	2,08 %	2,07 %	2,06 %

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

(16) La Commission note que la Hongrie a présenté, dans le projet de plan de performance, des mesures pour la réalisation des objectifs locaux en matière d'environnement qui comprennent la mise en œuvre et la poursuite de l'élargissement de l'espace aérien en cheminement libre pour la fin de la PR4. Compte tenu des constatations de l'OEP, la Commission considère que la Hongrie devrait s'engager à mettre en œuvre toutes les mesures opérationnelles énoncées dans l'ERNIP du 2 juillet 2024 afin d'appuyer la réalisation des objectifs de performance en matière d'environnement pour la PR4.

(17) Sur la base des constatations figurant aux considérants 14, 15 et 16, les objectifs dans le domaine de performance clé de l'environnement inclus dans le projet de plan de performance devraient être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4.

([6]) 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).

Évaluation des objectifs en matière de capacité

(18) Pour ce qui est du domaine de performance clé de la capacité, la compatibilité des objectifs figurant dans le projet de plan de performance 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 en route proposés par la Hongrie 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.

(19) Les objectifs en matière de capacité en route proposés par la Hongrie 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:

Hongrie	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objectifs dans le domaine de performance clé de la capacité, exprimés en minutes de retard ATFM en route par vol	0,85	0,55	0,20	0,20	0,14
Valeurs de référence	0,29	0,21	0,18	0,14	0,14

(20) La Commission observe que les objectifs en matière de capacité proposés par la Hongrie sont sensiblement supérieurs aux valeurs de référence nationales correspondantes pour chaque année civile de la PR4 à l'exception de 2029 pour laquelle ils sont égaux à ces valeurs.

(21) La Hongrie justifie l'écart observé entre ses objectifs en matière de capacités et les valeurs de références visées dans le considérant 20 en invoquant l'augmentation importante du trafic de survol enregistrée du fait de la guerre d'agression de la Russie contre l'Ukraine. La Hongrie a fourni, dans son projet de plan de performance, des informations détaillées démontrant l'évolution des volumes, de la densité et de la complexité du trafic aérien qui en résulte. Il est donc nécessaire de tenir compte de ces circonstances lors de l'évaluation des objectifs de performance en matière de capacité proposés par la Hongrie pour la PR4 en ce qui concerne leur compatibilité avec les objectifs de performance en matière de capacité à l'échelle de l'Union.

(22) Eu égard à l'analyse détaillée effectuée par l'OEP, la Commission conclut que l'écart entre les objectifs nationaux et les valeurs de référence est dûment justifié par les circonstances exceptionnelles résultant de la guerre en Ukraine et mentionnées au considérant 21. La Commission note en outre que la Hongrie a mis en place une série de mesures concernant la réalisation de ses objectifs en matière de capacité, notamment une augmentation sensible du nombre de contrôleurs de la circulation aérienne («ATCO») en fonction dans les centres de contrôle régional, des améliorations du système de gestion du trafic aérien, et l'allongement des heures d'ouverture des secteurs.

(23) Sur la base des constatations figurant aux considérants 19 à 22, les objectifs dans le domaine de performance clé de la capacité figurant dans le projet de plan de performance de la Hongrie 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

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

(25) La Commission constate que les objectifs proposés en matière de capacité pour les services terminaux pour la PR4 entraînent une détérioration significative du retard ATFM moyen à l'arrivée par an par rapport à la troisième période de référence («PR3»). En effet, les objectifs proposés pour la PR4 sont fixés à 0,10 minute par vol, alors que les performances réelles enregistrées en 2024 étaient de 0,00 minute par vol.

(26) Par conséquent, la Commission considère que, dans le cadre de l'adoption de son plan de performance final conformément à l'article 16, point a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Hongrie devrait justifier davantage les objectifs en matière de capacité pour les services terminaux pour la PR4 à la lumière des observations figurant au considérant 25, ou les revoir à la baisse.

Évaluation des objectifs en matière d'efficacité économique

(27) En ce qui concerne le domaine de performance clé de l'efficacité économique, la compatibilité des objectifs figurant dans le projet de plan de performance relatifs au coût unitaire fixé («DUC») pour les services de navigation aérienne en route a été évaluée sur la base des critères énoncés à l'annexe IV, points 1.4, a), b) et c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317. Ces critères sont la tendance du DUC au cours de la PR4, la tendance du DUC à long terme au cours de la PR3 et de la PR4 (2020-2029), ainsi que la valeur de référence pour le DUC au niveau de la zone tarifaire comparée à la valeur moyenne des zones tarifaires dans lesquelles les prestataires de services de navigation aérienne bénéficient d'un environnement opérationnel et économique similaire.

(28) Les objectifs en matière d'efficacité économique des services en route proposés par la Hongrie pour la PR4, ainsi que les valeurs de référence correspondantes, sont les suivants:

Zone tarifaire de route de la Hongrie	**Valeur de référence 2019**	**Valeur de référence 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objectifs et valeurs de référence dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique, exprimés en coût unitaire fixé (en termes réels aux prix de 2022)	**12 585 HUF**	**11 373 HUF**	**12 029 HUF**	**11 984 HUF**	**12 078 HUF**	**12 002 HUF**	**12 651 HUF**
	32,24 EUR	29,13 EUR	30,81 EUR	30,70 EUR	30,94 EUR	30,74 EUR	32,41 EUR

(29) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance hongroise du DUC au niveau de la zone tarifaire, de + 2,2 % au cours de la PR4, est inférieure à la tendance à l'échelle de l'Union, de – 1,2 % au cours de la même période.

(30) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, b), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance hongroise du DUC à long terme au niveau de la zone tarifaire, de + 0,1 % au cours de la PR3 et de la PR4, est inférieure à la tendance à long terme à l'échelle de l'Union, de – 1,0 % au cours de la même période.

(31) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la valeur de référence de la Hongrie pour le DUC, de 29,13 EUR en termes réels aux prix de 2022 («euros de 2022»), est supérieure de 28,1 % à la valeur de référence moyenne de 40,51 EUR en euros de 2022 du groupe comparatif pertinent visé à l'article 7 de la décision d'exécution (UE) 2024/1688.

(32) La Commission a également examiné si les écarts mentionnés aux considérants 29 et 30 pourraient être jugés nécessaires et proportionnés au titre de l'annexe IV, point 1.4, d), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, pour autant que les écarts observés par rapport à la tendance du DUC à l'échelle de l'Union au cours de la PR4 et à la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union soient exclusivement dus aux coûts fixés supplémentaires liés aux mesures nécessaires pour atteindre les objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la capacité ou aux mesures de restructuration au sens de l'article 2, paragraphe 18, du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(33) Pour ce qui est du critère énoncé à l'annexe IV, point 1.4, d), i), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission constate que la Hongrie mentionne, dans le projet de plan de performance les coûts fixés supplémentaires qui seront supportés au cours de la PR4 par le prestataire de services de navigation aérienne Hungarocontrol en lien avec les mesures nécessaires à la réalisation des objectifs en matière de capacité (ci-après les «mesures en matière de capacité»). Les mesures présentées en matière de capacité comprennent les principaux éléments suivants:

— La formation et le recrutement d'ATCO en fonction supplémentaires afin de faire face à la croissance du trafic escomptée au cours de la PR4. Cela devrait entraîner une augmentation globale d'environ 30 % du nombre d'ATCO en fonction au centre de contrôle régional de Budapest au cours de la PR4.

— La mise à niveau du système de gestion du trafic aérien («ATM»).

— Autres investissements dans les infrastructures, les équipements et les radars.

(34) L'OEP a analysé en détail les mesures en matière de capacité invoquées par la Hongrie. Sur la base de son analyse, l'OEP a estimé que les mesures en matière de capacité liées à l'augmentation du nombre d'ATCO en fonction et à la mise à niveau du système de gestion du trafic aérien étaient nécessaires et proportionnées à la réalisation des objectifs de capacité de la Hongrie. L'OEP a constaté que ces mesures en matière de capacité entraînaient une augmentation structurelle de la capacité disponible dans l'espace aérien hongrois pour la PR4. En outre, l'OEP a conclu que les coûts supplémentaires de ces mesures en matière de capacité étaient supérieurs à l'écart par rapport à la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union visée au considérant 30.

(35) À la lumière des considérants 33 et 34, la Commission conclue que le critère défini au point 1.4, d), i), est rempli pour la Hongrie en ce qui concerne l'écart par rapport à la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union visée au considérant 30.

(36) La Hongrie n'a présenté dans le projet de plan de performance aucune mesure de restructuration au titre du critère énoncé au point 1.4, d), ii), de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317 qui justifierait l'écart restant par rapport à la tendance du DUC à l'échelle de l'Union observée au considérant 29.

(37) La Commission note toutefois que la Hongrie a démontré un bon rapport coût-efficacité en termes relatifs, étant donné que la valeur de référence pour 2024 est nettement inférieure à la moyenne du groupe comparatif pertinent, comme indiqué au considérant 31. La Commission observe en outre que le DUC de la Hongrie reste stable au fil du temps, lorsque l'on compare la valeur de référence pour 2019 avec le DUC prévu pour 2029. En outre, l'écart de la Hongrie par rapport à la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union s'est avéré justifié par les coûts supplémentaires induits par les mesures de capacité, comme indiqué au considérant 35. Par conséquent, la Commission considère que, dans l'ensemble, l'écart par rapport à la tendance du DUC à l'échelle de l'Union mentionné au considérant 29 n'empêche pas que les objectifs de performance en matière d'efficacité économique de la Hongrie soient compatibles avec les objectifs de performance en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union.

(38) Sur la base des constatations figurant aux considérants 28 à 37, les objectifs dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique figurant dans le projet de plan de performance 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

(39) Conformément à l'annexe IV, point 2.1, c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission a complété son évaluation du projet de plan de performance par la révision des objectifs de performance en matière d'efficacité économique pour les services de navigation aérienne terminaux fixés 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

(40) À la lumière de ce qui précède, les objectifs de performance contenus dans le projet de plan de performance de la Hongrie devraient être considérés comme 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 présenté par la Hongrie 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

La Hongrie est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 19 mai 2025.

Par la Commission
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membre de la Commission

ANNEXE

Objectifs de performance contenus dans le projet de plan de performance de la Hongrie, jugés compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la quatrième période de référence

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE LA SÉCURITÉ

Hongrie	**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'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA)					
Prestataire de services de navigation aérienne	**Objectif en matière de gestion de la sécurité**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
HungaroControl	Politique et objectifs de sécurité	C	C	C	C	C
	Gestion des risques pour la sécurité	C	C	C	D	D
	Assurance de la sécurité	C	C	C	C	C
	Promotion de la sécurité	C	C	C	C	C
	Culture de la sécurité	C	C	C	C	C

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'ENVIRONNEMENT

Hongrie	**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	**2,10 %**	**2,09 %**	**2,08 %**	**2,07 %**	**2,06 %**

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE LA CAPACITÉ

Hongrie	**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	**0,85**	**0,55**	**0,20**	**0,20**	**0,14**

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

Zone tarifaire de route de la Hongrie	**Valeur de référence 2019**	**Valeur de référence 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objectifs et valeurs de référence dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique, exprimés en coût unitaire fixé (en termes réels aux prix de 2022)	**12 585 HUF**	**11 373 HUF**	**12 029 HUF**	**11 984 HUF**	**12 078 HUF**	**12 002 HUF**	**12 651 HUF**
	32,24 EUR	29,13 EUR	30,81 EUR	30,70 EUR	30,94 EUR	30,74 EUR	32,41 EUR