DECISÃO (UE) 2025/1050 DA COMISSÃO

de 19 de maio de 2025

relativa à coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho apresentado pela Hungria 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(2025) 2919]

(Apenas faz fé o texto em língua húngara)

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 14.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

CONSIDERAÇÕES GERAIS

(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) Os objetivos de desempenho a nível da União para o quarto período de referência («PR4», 2025-2029) foram estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2024/1688 da Comissão ([4]).

(3) Todos os Estados-Membros elaboraram e adotaram projetos de planos de desempenho para o PR4, e apresentaram esses projetos à Comissão até 1 de outubro de 2024 para avaliação. Na sequência da verificação da exaustividade desses projetos de planos de desempenho, a Comissão solicitou aos Estados-Membros que apresentassem projetos atualizados de planos de desempenho até 15 de novembro de 2024.

(4) A avaliação da Comissão apresentada na presente decisão tem por base o projeto de plano de desempenho atualizado para o PR4 apresentado pela Hungria («projeto de plano de desempenho»)

(5) O organismo de análise do desempenho («PRB») que presta assistência à Comissão na implementação do sistema de desempenho transmitiu à Comissão um relatório aconselhando-a sobre a avaliação dos projetos de plano de desempenho.

([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).

(6) Em conformidade com o artigo 14.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 com base nos critérios estabelecidos no anexo IV, ponto 1, do mesmo regulamento, e tendo em conta as circunstâncias locais, quando pertinente.

(7) A Comissão complementou a sua avaliação do projeto de plano de desempenho com uma análise dos elementos especificados no anexo IV, ponto 2, do referido Regulamento de Execução. No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea d), subalínea vii), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que, no âmbito dessa análise, não procedeu a um análise pormenorizada da metodologia utilizada pela Hungria para a repartição de custos entre os serviços de rota e de terminal no PR4. 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 ([5]) e com o artigo 22.º, n.º 5, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

AVALIAÇÃO DA COMISSÃO

Avaliação dos objetivos de segurança

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

(9) Os objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da segurança propostos pela Hungria em relação à eficácia da gestão da segurança, subdivididos por cada objetivo de gestão da segurança e expressos como nível de execução, são os seguintes:

Hungria	**Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos como nível de execução, do nível A ao nível D da AESA**					
Navegação aérea prestador de serviços	**Objetivo de gestão da segurança**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
HungaroControl	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C	**C**
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	C	D	**D**
	Garantia de segurança	C	C	C	C	**C**
	Promoção da segurança	C	C	C	C	**C**
	Cultura de segurança	C	C	C	C	**C**

(10) A Comissão considerou que os objetivos de desempenho em matéria de segurança propostos pela Hungria para o prestador de serviços de navegação aérea «HungaroControl» coincidem com os objetivos de segurança a nível da União a partir de 2028 em relação ao objetivo de «gestão dos riscos para a segurança», ao passo que, em relação aos restantes quatro «objetivos de gestão da segurança», os objetivos de desempenho coincidem com os objetivos de segurança a nível da União relativos aos anos civis de 2025 a 2029.

(11) A Comissão observa que o projeto de plano de desempenho estabelece medidas para a HungaroControl com vista à consecução dos objetivos locais de segurança, relacionados com a implementação do seu sistema de gestão da segurança e com a cibersegurança.

([5]) 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 Prestação de Serviços) (JO L 96 de 31.3.2004, p. 10, ELI http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(12) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 9, 10 e 11, 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 devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União.

Avaliação dos objetivos ambientais

(13) Quanto ao domínio essencial de desempenho do ambiente, a coerência dos objetivos incluídos no projeto de plano de desempenho relativamente à eficiência média de voo horizontal de rota da trajetória real foi avaliada com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.2, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos ambientais da Hungria foram comparados com os valores de referência da eficiência de voo horizontal de 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 ([6]) e disponíveis no momento da adoção dos objetivos de desempenho a nível da União para o PR4, ou seja, em 2 de julho de 2024.

(14) Os objetivos de desempenho ambiental propostos pela Hungria para o PR4 e os valores de referência nacionais correspondentes do ERNIP, expressos em eficiência média de voo horizontal de rota da trajetória real, são os seguintes:

Hungria	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos no domínio essencial de desempenho do ambiente, expresso como a eficiência média de voo horizontal de rota da trajetória real	**2,10 %**	**2,09 %**	**2,08 %**	**2,07 %**	**2,06 %**
Valores de referência	2,10 %	2,09 %	2,08 %	2,07 %	2,06 %

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

(16) A Comissão salienta que a Hungria apresentou medidas no projeto de plano de desempenho com vista à consecução dos objetivos ambientais locais que incluem a implementação e posterior expansão de um espaço aéreo transfronteiriço de rotas livres até ao final do PR4. Tendo em conta as conclusões do PRB, a Comissão considera que a Hungria deve comprometer-se a aplicar todas as medidas operacionais estabelecidas no ERNIP em 2 de julho de 2024, com vista a contribuir para a consecução dos seus objetivos de desempenho ambiental para o PR4.

(17) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 14, 15 e 16, os objetivos no domínio essencial de desempenho do ambiente incluídos no projeto de plano de desempenho devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

([6]) 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).

Avaliação dos objetivos de capacidade

(18) Quando ao domínio essencial de desempenho da capacidade, a coerência dos objetivos incluídos no projeto de plano de desempenho relativamente ao atraso médio da gestão do fluxo de tráfego aéreo («ATFM») de rota por voo foi avaliada com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos de capacidade de rota propostos pela Hungria 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 disponíveis no momento da adoção dos objetivos de desempenho a nível da União para o PR4, ou seja, em 2 de julho de 2024.

(19) Os objetivos de capacidade de rota propostos pela Hungria 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:

Hungria	2025	2026	2027	2028	2029
Objetivos no domínio essencial de desempenho da capacidade, expressos em minutos de atraso ATFM por voo de rota	0,85	0,55	0,20	0,20	0,14
Valores de referência	0,29	0,21	0,18	0,14	0,14

(20) A Comissão observa que os objetivos de capacidade de rota propostos pela Hungria são significativamente superiores aos valores de referência nacionais correspondentes para cada ano do PR4, exceto em 2029, em que são coincidentes.

(21) A Hungria justifica a diferença observada entre os seus objetivos de capacidade e os valores de referência referidos no considerando 20 alegando um aumento significativo no tráfego de sobrevoos registado em consequência da guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia. A Hungria forneceu informações pormenorizadas no seu projeto de plano de desempenho que demonstram as alterações resultantes nos volumes, densidade e complexidade do tráfego aéreo. Por conseguinte, é necessário ter em conta essas circunstâncias ao avaliar os objetivos de desempenho de capacidade propostos pela Hungria para o PR4 no que respeita à sua consistência com os objetivos de desempenho de capacidade a nível da União.

(22) Tendo em conta a análise pormenorizada efetuada pelo PRB, a Comissão conclui que a diferença entre os objetivos nacionais e os valores de referência se encontra devidamente justificada perante as circunstâncias excecionais que resultam da guerra na Ucrânia e mencionadas no considerando 21. A Comissão observa ainda que a Hungria adotou uma série de medidas com vista à consecução dos seus objetivos de capacidade, nomeadamente um aumento significativo do número de controladores de tráfego aéreo («ATCO») em exercício de funções no centro de controlo de área, melhorias no sistema de gestão do tráfego aéreo e horários alargados de abertura dos setores.

(23) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 19 a 22, os objetivos no domínio essencial de desempenho da capacidade incluídos no projeto de plano de desempenho da Hungria 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

(24) Nos termos do anexo IV, ponto 2.1, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão complementou a sua avaliação do projeto de plano de desempenho com a análise dos objetivos de desempenho da capacidade para os serviços de navegação aérea de terminal estabelecidos em relação aos aeroportos a que se refere o artigo 1.º, n.º 3 e 4, do Regulamento de Execução. Verificou-se que esses objetivos suscitam preocupações.

(25) A Comissão observa que os objetivos de capacidade de terminal propostos para o PR4 conduzem a uma deterioração significativa do atraso ATFM à chegada médio anual em comparação com o terceiro período de referência («PR3»). De facto, os objetivos propostos para o PR4 estão fixados em 0,10 minutos por voo, ao passo que se registou em 2024 um desempenho efetivo de 0,00 minutos por voo.

(26) Por conseguinte, a Comissão considera que, no contexto da adoção do seu plano de desempenho final em conformidade com o artigo 16.º, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Hungria deve justificar melhor os objetivos de capacidade de terminal para o PR4 à luz das observações do considerando 25, ou rever em baixa esses objetivos.

Avaliação dos objetivos da relação custo-eficiência

(27) No que respeita ao domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, a coerência dos objetivos incluídos no projeto de plano de desempenho no que se refere ao custo unitário determinado («DUC») para os serviços de navegação aérea de rota foi avaliada com base nos critérios estabelecidos no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a), b) e c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Esses critérios consistem na tendência do DUC durante o PR4, na tendência do DUC de longo prazo durante o PR3 e o PR4 (2020-2029) e no valor de referência para o DUC ao nível da zona de tarifação, comparativamente com o valor médio das zonas de tarifação onde os prestadores de serviços de navegação aérea têm um ambiente operacional e económico semelhante.

(28) Os objetivos da relação custo-eficiência de rota propostos pela Hungria para o PR4 e os respetivos valores de referência são os seguintes:

Zona de tarifação de rota da Hungria	**Valor de referência de 2019**	**Valor de referência de 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos e valores de referência no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, expressos como custo unitário determinado (em termos reais a preços de 2022)	**HUF 12 585**	**HUF 11 373**	**HUF 12 029**	**HUF 11 984**	**HUF 12 078**	**HUF 12 002**	**HUF 12 651**
	32,24 EUR	29,13 EUR	30,81 EUR	30,70 EUR	30,94 EUR	30,74 EUR	32,41 EUR

(29) Quanto ao critério de avaliação estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a tendência do DUC da Hungria ao nível da zona de tarifação de +2,2 % durante o PR4 fica aquém da tendência da União de – 1,2 % durante o mesmo período.

(30) Quanto ao critério de avaliação estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a tendência do DUC de longo prazo da Hungria ao nível da zona de tarifação de +0,1 % durante o PR3 e o PR4 fica aquém da tendência da União de longo prazo de – 1,0 % para o mesmo período.

(31) Quanto ao critério de avaliação estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que o valor de referência da Hungria para o DUC de 29,13 EUR expresso em termos reais a preços de 2022 («EUR2022») é 28,1 % inferior ao valor de referência médio de 40,51 EUR em EUR2022 do grupo de comparação relevante, estabelecido no artigo 7.º da Decisão de Execução (UE) 2024/1688.

(32) A Comissão examinou ainda se os desvios observados nos considerandos 29 e 30 podem ser considerados necessários e proporcionados nos termos do anexo IV, ponto 1.4, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, na condição de os desvios observados em relação à tendência do DUC a nível da União durante o PR4 e à tendência do DUC de longo prazo a nível da União resultarem exclusivamente de custos determinados adicionais relacionados com as medidas necessárias para cumprir os objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da capacidade ou com medidas de reestruturação na aceção do artigo 2.º, n.º 18, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

(33) Em relação ao critério especificado no anexo IV, ponto 1.4, alínea d), subalínea i), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a Hungria se refere, no projeto de plano de desempenho, aos custos determinados adicionais incorridos durante o PR4 pelo prestador de serviços de navegação aérea Hungarocontrol no âmbito das medidas necessárias para a consecução dos objetivos locais de capacidade («medidas de capacidade»). As medidas de capacidade apresentadas compreendem os seguintes elementos principais:

— A formação e contratação de ATCO em exercício de funções, a fim de fazer face ao aumento previsto do tráfego durante o PR4. Prevê-se que esta medida resulte, durante o PR4, num aumento global de mais de 30 % do número de ATCO em exercício de funções no centro de controlo de área de Budapeste.

— A atualização do sistema de gestão do tráfego aéreo («ATM»).

— Outros investimentos em infraestruturas, equipamentos e radares.

(34) O PRB analisou em pormenor as medidas de capacidade apresentadas pela Hungria. Com base na sua análise, o PRB considerou que as medidas de capacidade relativas ao aumento do número de ATCO em exercício de funções e à atualização do sistema ATM são necessárias e proporcionadas para a consecução dos objetivos de capacidade da Hungria. O PRB considerou que essas medidas de capacidade resultavam num aumento estrutural da capacidade de disponibilidade no espaço aéreo húngaro para o PR4. Além disso, o PRB concluiu que os custos adicionais dessas medidas de capacidade são superiores ao desvio em relação à tendência do DUC de longo prazo a nível da União, referido no considerando 30.

(35) Tendo em conta as considerações tecidas nos considerandos 33 e 34, a Comissão considera, assim, que o critério estabelecido no ponto 1.4, alínea d), subalínea i), se encontra preenchido em relação à Hungria, no que respeita ao desvio face à tendência do DUC de longo prazo a nível da União, referido no considerando 30.

(36) A Hungria não apresentou no projeto de plano de desempenho quaisquer medidas de reestruturação, de acordo com o critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.4, alínea d), subalínea ii), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, que justificassem o desvio remanescente face à tendência do DUC a nível da União, referido no considerando 29.

(37) Porém, a Comissão observa que a Hungria demonstrou um bom nível de relação custo-eficiência em termos relativos, uma vez que o valor de referência para 2024 é significativamente inferior à média do grupo de comparação relevante, conforme salientado no considerando 31. A Comissão observa ainda que o DUC da Hungria se mantém estável ao longo do tempo, ao comparar o valor de referência para 2019 com o DUC previsto para 2029. Por outro lado, o desvio da Hungria face à tendência do DUC de longo prazo a nível da União foi considerado justificado tendo em conta os custos adicionais incorridos em consequência das medidas de capacidade, conforme se conclui no considerando 35. Por conseguinte, a Comissão considera, globalmente, que o desvio remanescente da tendência do DUC a nível da União observado no considerando 29 não impede que os objetivos de desempenho da Hungria em matéria de relação custo-eficiência sejam coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União em matéria de relação custo-eficiência.

(38) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 28 a 37, os objetivos no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência incluídos no projeto de plano de desempenho 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

(39) Nos termos do anexo IV, ponto 2.1, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão complementou a sua avaliação do projeto de plano de desempenho com a análise dos objetivos de desempenho da relação custo-eficiência para os serviços de navegação aérea de terminal estabelecidos em relação aos aeroportos a que se refere o artigo 1.º, n.º 3 e 4, do Regulamento de Execução. Verificou-se que esses objetivos não suscitam preocupações.

CONCLUSÕES

(40) Atendendo ao disposto acima, os objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho da Hungria devem ser considerados 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 apresentado pela Hungria 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

A destinatária da presente decisão é a Hungria.

Feito em Bruxelas, em 19 de maio de 2025.

Pela Comissão
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membro da Comissão

ANEXO

Objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho da Hungria considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o quarto período de referência

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA SEGURANÇA

Hungria	**Objetivos em matéria de eficácia da gestão da segurança**, expressos como nível de execução, do nível A ao nível D da Agência Europeia para a Segurança da Aviação («AESA»)					
Prestador de serviços de navegação aérea	**Objetivo de gestão da segurança**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
HungaroControl	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	C	D	D
	Garantia de segurança	C	C	C	C	C
	Promoção da segurança	C	C	C	C	C
	Cultura de segurança	C	C	C	C	C

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DO AMBIENTE

Hungria	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos no domínio essencial de desempenho do ambiente, expresso como a eficiência média de voo horizontal de rota da trajetória real	**2,10 %**	**2,09 %**	**2,08 %**	**2,07 %**	**2,06 %**

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA CAPACIDADE

Hungria	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos no domínio essencial de desempenho da capacidade, expressos em minutos de atraso ATFM por voo de rota	**0,85**	**0,55**	**0,20**	**0,20**	**0,14**

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

Zona de tarifação de rota da Hungria	**Valor de referência de 2019**	**Valor de referência de 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos e valores de referência no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, expressos como custo unitário determinado (em termos reais a preços de 2022)	**HUF 12 585**	**HUF 11 373**	**HUF 12 029**	**HUF 11 984**	**HUF 12 078**	**HUF 12 002**	**HUF 12 651**
	EUR 32,24	EUR 29,13	EUR 30,81	EUR 30,70	EUR 30,94	EUR 30,74	EUR 32,41