



**HungaroControl**

# ÉVES JELENTÉS

## ANNUAL REPORT

# **ÉVES JELENTÉS**

ANNUAL REPORT 2025



## KÖSZÖNTŐ

A 2025-ös év a stabilizáció utáni eredményes végrehajtás éve volt. Olyan időszakot zártunk sikeresen, amelyben egyszerre kellett megfelelnünk a folyamatosan növekvő légitforgalmi igényeknek és a saját magunkkal szemben megfogalmazott stratégiai céloknak. Eredményeink minden kétséget kizáróan bizonyítják, hogy a 2024-ben megkezdett szemléletváltás és szervezeti megújulás helyes irány volt, hiszen az előző évben elindított szervezeti és működési átalakítások 2025-ben értek be, valódi értékük csupán ekkor mutatkozott meg igazán.

Olyan működési környezetet sikerült kialakítanunk, amely egyszerre biztosította a stabil napi operatív üzemelést és lehetőséget teremtett a hosszú távú fejlődésre. A konszolidáció nem csupán pénzügyi vagy szervezeti értelemben jelentett előrelépést, hanem abban is, hogy sikerült megerősíteni a vállalaton belüli együttműködést és a közös stratégiai gondolkodást.

Mindez különösen fontos volt egy olyan évben, amikor a magyar légtér forgalma minden korábbi rekordot meghaladott. A 2025-ben regisztrált járatok biztonságos kezelése a teljes szervezet, de különösen a légitforgalmi irányítók számára rendkívüli kihívást jelentett. A forgalomnövekedés mögött

továbbra is összetett geopolitikai, gazdasági és iparági folyamatok álltak, amelyek Európa teljes légi közlekedési rendszerét befolyásolták. Ebben a helyzetben különösen nagy jelentősége volt annak, hogy a HungaroControl képes volt magas színvonalon, biztonságosan és kiszámítható módon ellátni alaptevékenységét.

Különösen büszkék vagyunk arra, hogy a kimagasló teljesítmény mellett jelentős eredményt értünk el a járatkésések csökkentésében is. Az előző évhez képest mintegy 80 százalékkal sikerült mérsékelni a légitforgalmi irányításból eredő járatkésések számát. Ez az eredmény nem egyetlen intézkedés következménye volt, hanem egy tudatos, összehangolt és hosszú hónapokon át tartó felkészülési folyamaté. A kapacitástervezés, az operatív működés optimalizálása, a technológiai fejlesztések, a hazai repülésmeteorológiai szolgálattal való együttműködés, valamint a munkatársak kiemelkedő szakmai teljesítménye együttesen tették lehetővé, hogy a megnövekedett terhelés ellenére is jelentősen javítsuk szolgáltatásunk hatékonyságát.

A 2025-ös év tapasztalatai ismét megerősítették, hogy a légiközlekedés biztonsága és zavartalan

működése elsősorban az embereken múlik. A HungaroControl munkatársai – légiforgalmi irányítóink, műszaki és informatikai szakembereink, valamint valamennyi háttérterületen dolgozó kollégánk – ebben az évben is kimagasló szakmai felkészültségről, elkötelezettségről és felelősségtudatról tettek tanúbizonyságot. Ezúton is szeretném megköszönni minden kollégánknak a magas színvonalú, kitartó és lelkiismeretes munkát.

A működési eredmények mellett 2025-ben kiemelt figyelmet fordítottunk a nemzetközi érdekérvényesítés megerősítésére is. Az elmúlt év során jelentősen erősítettük jelenlétünket és szakmai kapcsolatrendszerünket az európai döntéshozatali fórumokon, valamint egyéb iparági együttműködésekben. Ennek egyik legfontosabb eredménye volt, hogy az Európai Bizottság elfogadta a HungaroControl következő öt évre (2025-2029) szóló teljesítménytervét. Ez nemcsak szakmai visszaigazolása volt az elmúlt időszak munkájának, hanem egyben stabil és kiszámítható keretet is biztosít a társaság jövőbeni működéséhez. A jóváhagyott terv lehetőséget ad arra, hogy Társaságunk tovább erősítse meghatározó szerepét a régió léginavigációs szolgáltatói között.

Stratégiai célkitűzéseink megvalósításában továbbra is kiemelt szerepet kapnak a technológiai fejlesztések és az innováció. A légi közlekedési iparág gyors ütemű

átalakulása, a digitalizáció és a mesterséges intelligencia térnyerése új lehetőségeket és új kihívásokat is jelent. Meggyőződésünk, hogy a modern technológiai megoldások alkalmazása nem önmagában cél, hanem olyan eszköz, amely hozzájárulhat a biztonság, a hatékonyság és a kiszámítható működés további erősítéséhez. Ennek megfelelően 2025-ben is folytattuk azokat a fejlesztéseket, amelyek támogatják operatív működésünket, növelik rendszerünk rugalmasságát és hosszú távon is biztosítják versenyképességünket.

A 2025-ös év eredményei megerősítették, hogy a HungaroControl jó irányba halad. Egy olyan szervezetet építünk, amely stabil alapokon áll, képes alkalmazkodni a gyorsan változó környezethez, és amelynek középpontjában továbbra is a repülésbiztonság, a szakmai kiválóság és az együttműködés áll. Az elmúlt évben elért sikerek közös teljesítmények, amelyekre valamennyi munkatársunk büszke lehet.

Bízom benne, hogy az elöttünk álló időszakban is meg tudjuk őrizni ezt a lendületet, és a HungaroControl továbbra is meghatározó, stabil és innovatív szereplője marad az európai légi közlekedésnek.

Köszönöm valamennyi munkatársunknak, partnerünknek és együttműködő szervezetnek a 2025-ben nyújtott támogatást és közös munkát.

## FOREWORD

The year 2025 marked the successful implementation phase following the stabilisation stage. We have successfully concluded a period in which we have had to meet the constantly growing air traffic demands and the strategic goals we set for ourselves. The results provide irrefutable evidence that the strategic shift in approach and organisational renewal initiated in 2024 was the correct course of action. This was due to the fact that the organisational and operational transformations initiated the previous year were successfully completed in 2025, and their true value was only fully demonstrated at that point.

We have established an operating environment that ensures stable daily operations and creates opportunities for long-term development. The consolidation has not only represented progress in financial or organisational terms, but also in terms of strengthening intra-company cooperation and shared strategic thinking.

This was particularly important in a year when Hungarian air traffic exceeded all previous records. The safe management of flights registered in 2025 posed an extraordinary challenge for the entire

organisation, but especially for air traffic controllers. The growth in traffic was driven by a complex interplay of geopolitical, economic and industrial factors, impacting the entire air transport system in Europe. In this situation, it was of particular importance that HungaroControl was able to perform its core activities at a high level, safely and predictably.

We are particularly proud of our outstanding performance and our achievement in significantly reducing flight delays. In comparison with the previous year, we have succeeded in reducing the number of flight delays caused by air traffic control by approximately 80 percent. This outcome was not the result of a single measure, but rather the result of a conscious, coordinated and months-long preparation process. Despite an increase in workload, we have been able to make significant improvements to the efficiency of our service. This has been achieved through a number of factors, including capacity planning, the optimisation of operational processes, technological developments, cooperation with the Hungarian aviation meteorological service, and the outstanding professional performance of our employees.

It is clear that the safety and smooth operation of air transport depends primarily on the actions of people. This year, HungaroControl employees have once again demonstrated their exceptional professional preparedness, commitment and sense of responsibility. Our air traffic controllers, technical and IT specialists, as well as our colleagues working in all background areas, have all performed to a high standard. I would like to take this opportunity to thank all our colleagues for their high-quality, persistent and conscientious work.

In addition to operational results, the company placed particular emphasis on the strengthening of international advocacy in 2025. Over the past year,

we have significantly strengthened our presence and professional network in European decision-making forums and other industry collaborations. One of the most significant outcomes of this process was the European Commission's formal endorsement of HungaroControl's performance plan for the forthcoming five-year period (2025-2029). This professional confirmation of the work of the past period provided a stable and predictable framework for the company's future operations. The approved plan provides an opportunity for our Company to further strengthen its dominant role among the region's air navigation service providers. Technological developments and innovation continue to play a key role in achieving our strategic objectives.

The rapid transformation of the aviation industry, digitalisation and the rise of artificial intelligence present both new opportunities and new challenges. We firmly believe that the implementation of modern technological solutions is not an end in itself, but a tool that can contribute to further strengthening safety, efficiency and predictable operations. Accordingly, in 2025 we continued to develop our operational processes, enhancing system flexibility and ensuring our long-term competitiveness.

The results of 2025 have confirmed that HungaroControl is moving in the right direction. We are establishing an organisation with a strong foundation, capable of adapting to a rapidly changing

environment, and whose core values remain focused on flight safety, professional excellence and cooperation. The successes achieved in the past year are shared achievements that all of our employees can be proud of.

I am confident that we will be able to maintain this momentum in the period ahead, and that HungaroControl will continue to be a decisive, stable and innovative player in European air transport.

I would like to thank all of our colleagues, partners, and collaborating organisations for their support and collaboration in 2025.



## Jövőkép

Elkötelezett csapatunk élen jár az emberek és régiók biztonságos és fenntartható kapcsolatának előmozdításában, magas szakmai színvonalon, szenvedéllyel alakítva a légit közlekedés biztonságos, megbízható és fenntartható jövőjét.

## Küldetés

Hisszük, hogy az emberi kíváncsiság és a jobb élet iránti vágy a fejlődés hajtóműve. Célunk és felelősségünk a légit forgalom biztonságos és hatékony áramlásának fenntartása a ránk bízott légterekben, az emberek és áruk mobilitási igényeinek kiszolgálása érdekében. Küldetésünket példaértékű módon, elhivatott és megbecsült munkatársakkal, valamint élvonalbeli technológia alkalmazásával valósítjuk meg. Közösséget építünk, ahová mindenki tartozni akar, célokat tűzünk ki, amelyekért mindenki aktívan dolgozik.

## Vision

Our committed team plays a leading role in promoting the safe and sustainable connectivity of people and regions, shaping the safe, reliable and sustainable future of aviation with a high level of professionalism and dedication.

## Mission

We believe that human curiosity and the aspiration for a better life are the driving force of progress. Our purpose and responsibility is to ensure the safe and efficient flow of air traffic within the airspace entrusted to us, in order to meet the mobility needs of people and goods. We fulfil our mission in an exemplary manner, with dedicated and valued employees, and through the application of cutting-edge technology. We build a community to which everyone wants to belong, and we set goals towards which everyone actively contributes.





# IPARÁGI MŰKÖDÉSI KÖRNYEZET

INDUSTRY OPERATING  
ENVIRONMENT

## Nemzetközi környezet

Annak ellenére, hogy az európai légiforgalom alakulását továbbra is jelentősen befolyásolja a 2022-ben kirobbant orosz-ukrán konfliktus, a Network Manager területén 2025-ben 11,1 millió légi járatot regisztráltak, ami 4 százalékos növekedést jelent 2024-hez képest. Az európai légi járatok száma a COVID-19 járvány vége óta folyamatosan emelkedik, de az éves növekedési ütem fokozatosan mérséklődik. Az Európán belüli járatok száma network szinten 2025-ben éppen elérte a 2019-es szintet, de a helyzet az egyes tengelyek mentén nagyon eltérő.

A polgári légi közlekedés előtt továbbra is lezárt ukrán légtér, illetve a szankciók következtében régióknak forgalmi szerkezete megváltozott. A magyar légtérben ez a forgalomátrendeződés a tavalyi évben is jelentős többletforgalmat generált (+34% vs 2019), ellentétben a lengyel (-12%), a cseh (-2%), illetve a balti országok (Lettország -19%, Észtország -23%, Litvánia -27%) légtereivel, amelyekben a szankciók következményeként a forgalom-visszaesés még mindig igen jelentős a 2019-es adatokhoz viszonyítva. Ha a szomszédos, illetve a dél-keleti tengely mentén lévő országok légiforgalmát nézzük, akkor megállapítható, hogy 2025-ben a forgalom volumene már mindegyikben meghaladta a 2019. évit, sőt néhol még a magyar légtérben regisztrált

növekedési ütemet is meghaladó emelkedést láthatunk, így Horvátországban +40%, Szerbiában +37%, Észak-Makedóniában +38%, Bosznia-Hercegovinában +37%, Bulgáriában +28%, Szlovéniában +28%, Ausztriában +23%, Romániában +20%, Szlovákiában pedig +6%.

A délkelet-európai tengely különösen forgalmas volt, mivel a közép-európai légterek kapacitáshiányossága, és az ázsiai járatok fokozatos visszarendeződése befolyásolta a légitársaságok útvonalválasztását. Ezen túlmenően a közel-keleti konfliktus fellángolásai is hatással voltak a közel-keleti és az Öböl-térségből Európa felé irányuló légiforgalom útvonalára.

Az Eurocontrol Network területén 2025-ben az útvonali ATFM (Air Traffic Flow Management) késések repülésenként 1,6 percet tettek ki, ami javulást jelent 2024-hez (2,1 perc/járat) képest. A késések oka elsősorban az egyes légterek korlátozott áteresztőképessége és a légiforgalmi szakszemélyzet hiánya volt, aki a megnőtt és komplex forgalmat nehezen tudta kiszolgálni. 2025-ös nyári szezonban a tavalyi évhez képest kedvezőbb időjárás is segítette a jobb késési mutatók elérését.

## International Environment

Although the Russian-Ukrainian conflict that erupted in 2022 continues to significantly impact European air traffic, 11.1 million flights were recorded in the Network Manager region in 2025, representing a 4 percent increase compared to 2024. The number of European flights has been rising steadily since the end of the COVID-19 pandemic, but the annual growth rate is gradually slowing. At the network level, the number of European flights in 2025 just reached the 2019 level, but the situation varies greatly along individual routes.

Ukrainian airspace remains closed to civil aviation, and the traffic pattern in our region has changed as a result of sanctions. In Hungarian airspace, this shift in traffic generated significant additional traffic last year (+34% vs. 2019), in contrast to the airspaces of Poland (-12%), the Czech Republic (-2%), and the Baltic countries (Latvia -19%, Estonia -23%, Lithuania -27%), where the decline in traffic remains very significant compared to 2019 levels as a result of sanctions. Looking at air traffic in neighboring countries and those along the southeastern axis, it can be observed that by 2025, traffic in all of them had already exceeded 2019 levels; in fact, in some cases, we see growth rates even higher than those recorded in Hungarian airspace, specifically

+40% in Croatia, +37% in Serbia, +38% in North Macedonia, +37% in Bosnia and Herzegovina, +28% in Bulgaria, +28% in Slovenia, +23% in Austria, +20% in Romania, and +6% in Slovakia.

The South-east European axis was particularly busy, as capacity constraints in Central European airspace and the gradual resumption of Asian flights during the summer influenced airlines' route selection. In addition, flare-ups of the Middle East conflict also affected air traffic routes from the Middle East and the Gulf region to Europe.

Within the Eurocontrol Network, route ATFM (Air Traffic Flow Management) delays averaged 1.6 minutes per flight in 2025, representing an improvement compared to 2024 (2.1 minutes per flight). The delays were primarily due to the limited capacity of certain airspaces and a shortage of air traffic control personnel, who struggled to handle the increased and complex traffic. In 2025, more favorable weather during the summer season also contributed to better performance compared to the previous year.



A HungaroControl fő tevékenysége a légiforgalmi irányítás, amelyen belül három fő üzletágat különböztetünk meg:

- a Magyarország felett átrepülő forgalom irányítása, útvonalirányítás (en route);
- a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér közeli-körzeti és repülőtéri irányítása (Terminál);
- a koszovói magas légtér átrepülő forgalmának irányítása (KFOR-szektor).

## A forgalom alakulása

### Az összforgalom alakulása mozgásszámok tekintetében

Ahogy azt már az előző években is megtapasztaltuk, a HungaroControl légiforgalmi teljesítményét

2025-ben is igen jelentős mértékben befolyásolta az orosz-ukrán konfliktus.

Az európai légiforgalom volumene 2025-ben a korábbi évek előrejelzéseinek megfelelően elérte, sőt kis mértékben meg is haladta a COVID-19 világjárvány előtti utolsó év teljesítményét. A magyar légtérben közlekedő légitársaságok száma ezt a szintet már 2022-ben elérte és a tavalyi évben tovább növekedett és immár 34%-kal volt magasabb, mint a világjárvány előtti utolsó évben. 2025-ben minden hónapban új forgalmi rekordot jegyezhetünk le, aminek eredményeként az összforgalom nagysága a HungaroControl MATIAS irányító rendszer adatai szerint, az ellenőrzött és a nem ellenőrzött légtérben együttesen 8,89%-kal haladta meg a 2024-est, és elérte a 1 245 638-t.

The core activity of HungaroControl is air traffic control, within which we distinguish three main business areas:

- Control of overflight traffic in the Hungarian Airspace (En-route)
- Approach and tower control for Budapest Liszt Ferenc International Airport (Terminal/TNC);
- Control of overflight traffic in the upper airspace of Kosovo (Kosovo/KFOR sector).

## Air Traffic

### Number of flights – traffic trends and influencing factors

As we have seen in previous years, the Russian-Ukrainian conflict had a significant impact on HungaroControl Zrt.'s air traffic performance in 2025 as well.

In 2025, the volume of European air traffic reached the levels forecast in previous years and even slightly exceeded the performance of the last year before the COVID-19 pandemic. The number of aircraft operating in Hungarian airspace had already reached this level in 2022 and continued to grow last year, reaching a level 34% higher than in the last year before the pandemic. In 2025, we recorded a new traffic record every month, resulting in total

traffic – according to data from the HungaroControl MATIAS control system – exceeding 2024 levels by 8.89% in both controlled and uncontrolled airspace, reaching 1,245,633.

The increase in traffic in 2025 is also primarily attributable to two main factors stemming from the war taking place in our neighborhood. On the one hand, all airlines that previously used Ukrainian airspace continue to avoid it by flying westward through Hungarian airspace. On the other hand, as a result of the sanctions imposed by the European Commission and various countries, the majority of European and Asian airlines cannot use the Siberian routes passing through Russia, so flights to Asian destinations that previously typically did not use Hungarian airspace are now flying through our airspace (e.g., LOT, Finnair, Japan Airlines, or Asiana Airlines).

Due to the growing demand for travel, Budapest's Liszt Ferenc International Airport also achieved outstanding results, recording higher traffic in 2025 than in any previous year; as a result, the airport's air traffic exceeded the previous 2006 traffic record.

Last year was not only an excellent year in terms of volume, but HungaroControl's air traffic services

A forgalomnövekedés 2025-ben is alapvetően a szomszédunkban zajló háborúra visszavezethető két fő tényezőnek köszönhető. Egyrészt az ukrán légiteret továbbra is minden, korábban azt a légiteret használó légitársaság nyugati irányban, a magyar légtéren keresztül repülve kerüli el. Másrészt az Európai Bizottság, illetve a különböző országok által bevezetett szankciós intézkedések következményeként az európai és ázsiai légitársaságok többsége nem használhatja az Oroszországon átvezető szibériai útvonalakat, így azok az ázsiai desztinációjú járatok, melyek korábban jellemzően nem használták a magyar légiteret, most mégis a mi légtérünkön keresztül repülnek (pl. LOT, Finnair, Japan Airlines vagy Asiana Airlines).

Az utazási igények növekedése miatt kimagasló eredményt ért el a budapesti Liszt Ferenc Nemzetközi repülőtér is, ahol minden korábbi évet meghaladó forgalmat regisztrálhattunk 2025-ben, aminek következtében a budapesti repülőtér légitforgalma 6,26%-kal múlta felül a korábbi, 2006-os forgalmi rekordot.

Nemcsak a mennyiség tekintetében volt kiváló év a tavalyi, hanem a szolgáltatás minősége vonatkozásában is nagyon jól teljesítettek a HungaroControl légitforgalmi szolgálatai, ami különösen abban mutatkozik meg, hogy európai ATM hálózatban okozott késések tekintetében Budapest ACC igen nagy mértékű javulást tudott felmutatni 2025-ben.

Az előző, 2024-es adatokhoz képest az általunk okozott késések mértékét 78%-kal sikerült csökkenteni, ami a kezelt forgalom nagyságát is figyelembe véve egy járatra vetítve 0,58 perc/járatot jelent! Ez az érték kedvezőbb, mint az Európai Bizottság által tavaly tavasszal jóváhagyott RP4-es magyar nemzeti Teljesítménytervben 2025-re vállalt késési mérték.

Magyarország teljes légtérének 2025. évi forgalma ismétlen rekordméretű volt, és immár negyedik éve mutat töretlen növekedést. Ez az emelkedés elsősorban a soha nem látott méretű átrepülő forgalomnak volt köszönhető. A MATIAS légitforgalmi irányító rendszer adatai alapján a HungaroControl légitforgalmi szolgálatai 2025-ben a teljes magyar légtérben (az ellenőrzött és nem ellenőrzött légtérben egyaránt), továbbá a HungaroControl által ellenőrzött koszovói magaslégtérben együttesen 1 406 029 légitármű biztonságos repülését segítették, ami 9,14%-kal több, mint a korábbi rekord évben.

2025-ben az összeforgalom vonatkozásában minden hónapban új rekord született, és áprilistól október végéig az összes kezelt forgalom nagysága meghaladta a havi 100 000-t. A magyar légtérben kezelt légitforgalomban továbbra is nagyon jelentős az átrepülő járatok aránya, ami 2025-ben elérte a 88%-ot. A nem ellenőrzött légtér forgalma sajnos továbbra is elmarad a 2019-es rekordtól, ám annak mértéke, ha minimálisan is de 1,86%-kal meghaladta a 2024-es szintet.

also performed very well in terms of service quality, as evidenced in particular by the fact that Budapest ACC was able to demonstrate a significant improvement in 2025 regarding delays caused within the European ATM network.

Compared to the previous data from 2024, we have managed to reduce the extent of delays caused by us by 78%, which – taking into account the volume of traffic handled – translates to 0.58 minutes per flight!

This figure is better than the delay rate committed to for 2025 in the Hungarian National Performance Plan (RP4) approved by the European Commission last spring.

Traffic across Hungary's entire airspace in 2025 was once again at record levels and has now shown uninterrupted growth for the fourth consecutive year. This increase was primarily due to unprecedented levels of overflight traffic. According to data from the MATIAS air traffic control system, in 2025, HungaroControl's air traffic services ensured the safe passage of a total of 1,406,029 aircraft throughout the entire Hungarian airspace (both controlled and uncontrolled airspace), as well as in the upper airspace of Kosovo controlled by HungaroControl, a total of 1,406,029 aircraft, which is 9.14% more than in the previous record year.

In 2025, a new record was set every month in terms of total traffic, and from April through the end of October, the volume of total traffic handled exceeded 100,000 flights per month. The proportion of overflights in air traffic managed in Hungarian airspace remains very significant, reaching 88% in 2025. Unfortunately, traffic in uncontrolled airspace still lags behind the 2019 record, though it did exceed the 2024 level by 1.86%, albeit minimally.

Based on the volume of traffic handled in the Hungarian and KFOR sectors, HungaroControl's ACC service ranked among Europe's five busiest



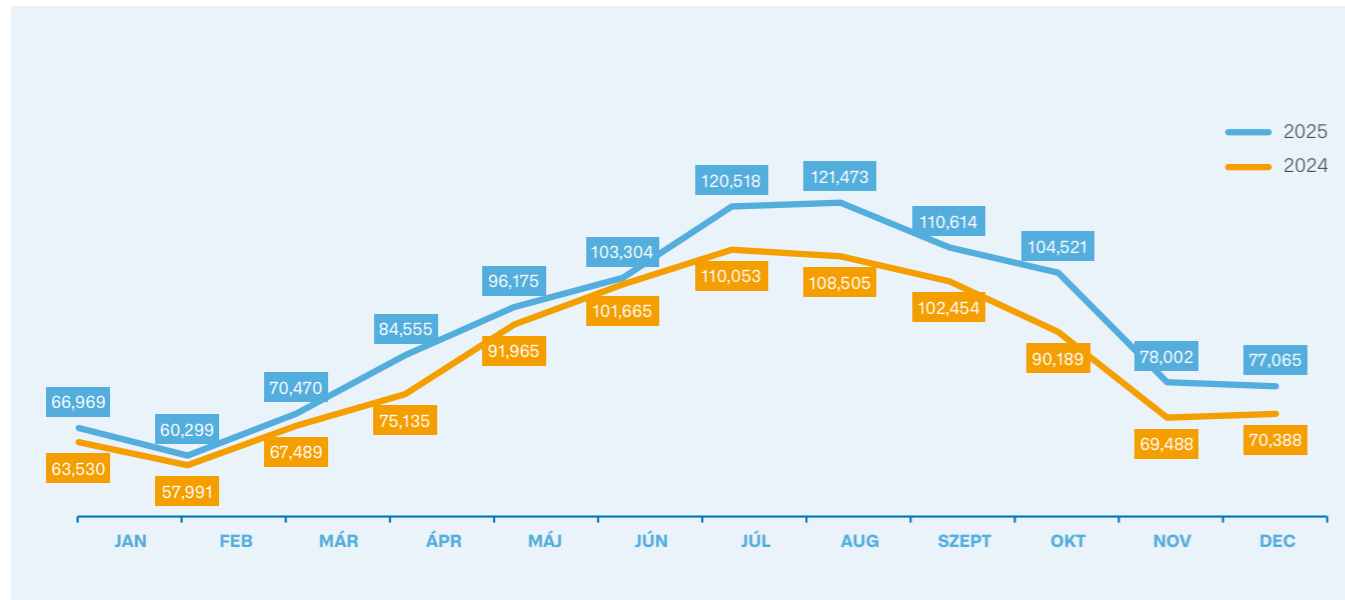
A magyar és a KFOR szektorokban kezelt forgalom nagysága alapján a HungaroControl ACC szolgálata 2025-ben júniustól október végéig, öt hónapon keresztül Európa öt legnagyobb forgalmat ellenőrző ACC-je között volt, ami kimagasló teljesítmény.

A CRCO adatai szerint az ellenőrzött légtérben 1 232 ezer volt a mozgásszám, ebből 138 ezer a Budapesti terminál mozgásszám. A Társaság a bevételeit a CRCO adatai alapján könyveli, így

a további elemzésekben a CRCO adatok kerülnek bemutatásra.

### Az átrepülő forgalom alakulása

A magyar légtérben kezelt forgalomban továbbra is nagyon jelentős az átrepülő forgalom aránya. Éves viszonylatban a 2019-es szintnél 39%-kal volt magasabb a magyar átrepülő forgalom, ami a korábbi rekord évnek számító 2024-es forgalmat is meghaladja 8%-kal.



1. ábra: Átrepülő mozgásszám

ACCs for five months from June through the end of October 2025, which is an outstanding achievement.

According to CRCO data, there were 1,232,000 movements in the controlled airspace, of which 138,000 were at the Budapest terminal. Since the Company records its revenues based on CRCO data, CRCO data will be presented in further analyses.

### Overflight movements

Transit traffic continues to account for a very significant proportion of the traffic managed in Hungarian airspace. On an annual basis, Hungarian transit traffic was 39% higher than in 2019, exceeding the traffic volume of 2024 – the previous record year – by 8%.

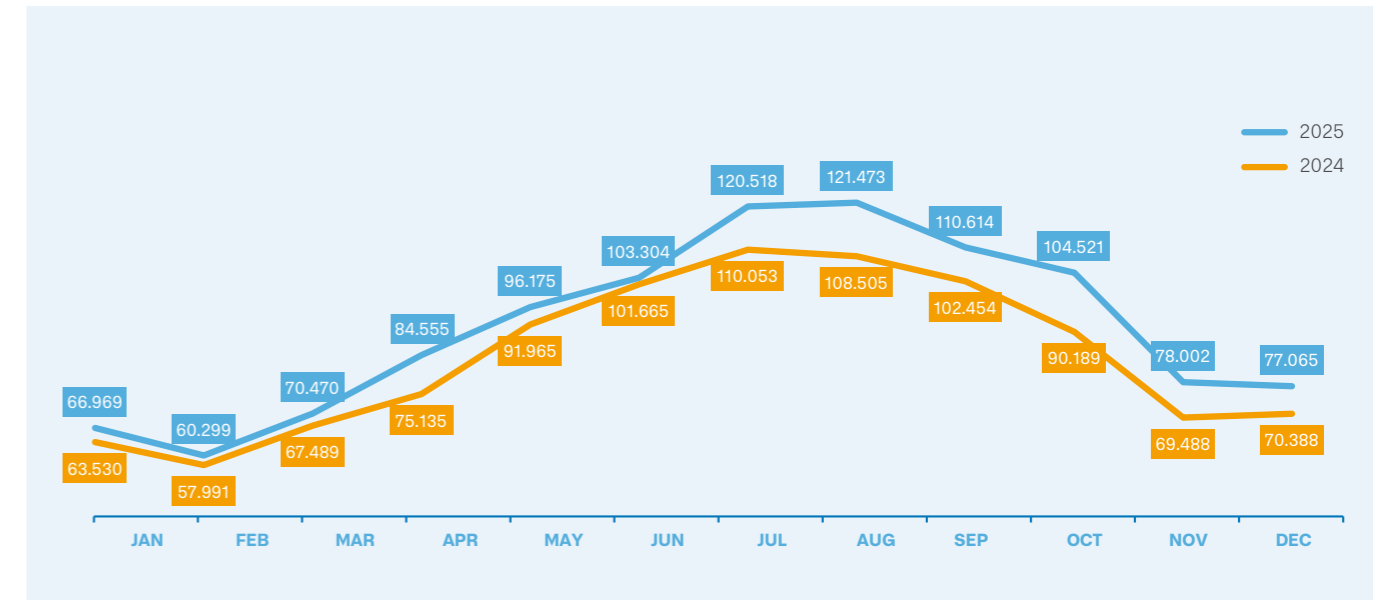


Figure 1: Overflight movements

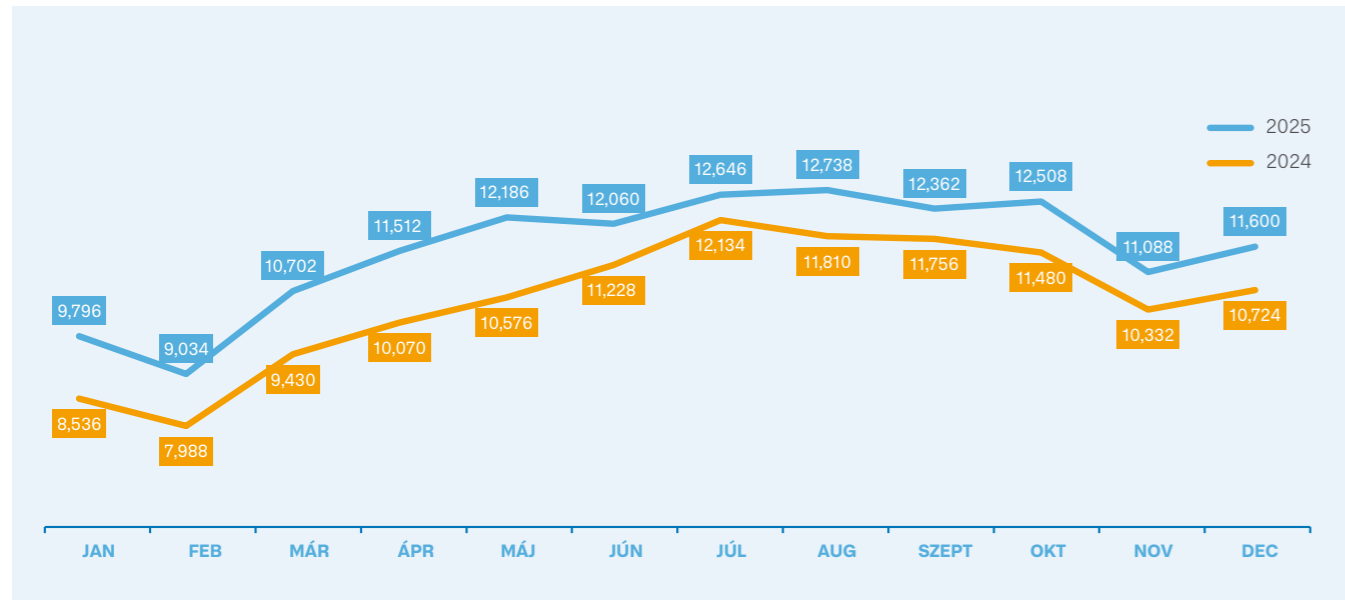
## A terminálforgalom alakulása

A budapesti Liszt Ferenc Nemzetközi repülőtér forgalmát vizsgálva, a 138 ezer érkező/induló légi jármű a 2019-es forgalom 113%-át teszi ki, 2024-hez képest 10% a növekedés.

A legjelentősebb hazai nemzetközi repülőtéren a COVID utáni visszaépülés 2025-ben teljes mértékben lezárult, aminek következtében a forgalom mind légi jármű mozgásszámában, mind pedig utas létszámában a 2019-es szintet jelentősen meghaladva új rekordot hozott. 2025 augusztus 3-án

pedig, 476-os mozgásszámmal egy közel 19 éves forgalmi rekord dőlt meg. Éves szinten a 138 ezer érkező/induló járáttal szintén megdőlt a forgalmi rekord, ami azért is rendkívül öröndetes tény, mert a lezárt ukrán légtér, illetve a szankciók következtében továbbra is szünetel a légi forgalom Magyarországra és Ukrajna, illetve Magyarországra és Oroszország városai között.

Továbbra is hiányzik a Budapestre közvetlenül elérhető célállomások listájáról az Észak-Amerika régió, de az Európán belüli desztinációk száma minden korábbinál több volt.



2. ábra: Terminál mozgásszám

## Terminal movements

As for traffic at Budapest's Liszt Ferenc International Airport, the 138,000 arriving and departing aircraft represent 113% of 2019 traffic, marking a 10% increase compared to 2024.

At Hungary's largest international airport, the post-COVID recovery was fully completed in 2025, resulting in traffic – both in terms of aircraft movements and passenger numbers – significantly exceeding 2019 levels and setting a new record. On August 3, 2025, a nearly 19-year-old traffic record was broken with

476 aircraft movements. On an annual basis, the traffic record was also broken with 138,000 arriving/ departing flights, which is particularly welcome news given that air traffic between cities in Hungary and Ukraine, as well as between Hungary and Russia, remains suspended due to the closure of Ukrainian airspace and sanctions.

North America is still missing from the list of destinations directly accessible from Budapest, but the number of destinations within Europe was higher than ever before last year.

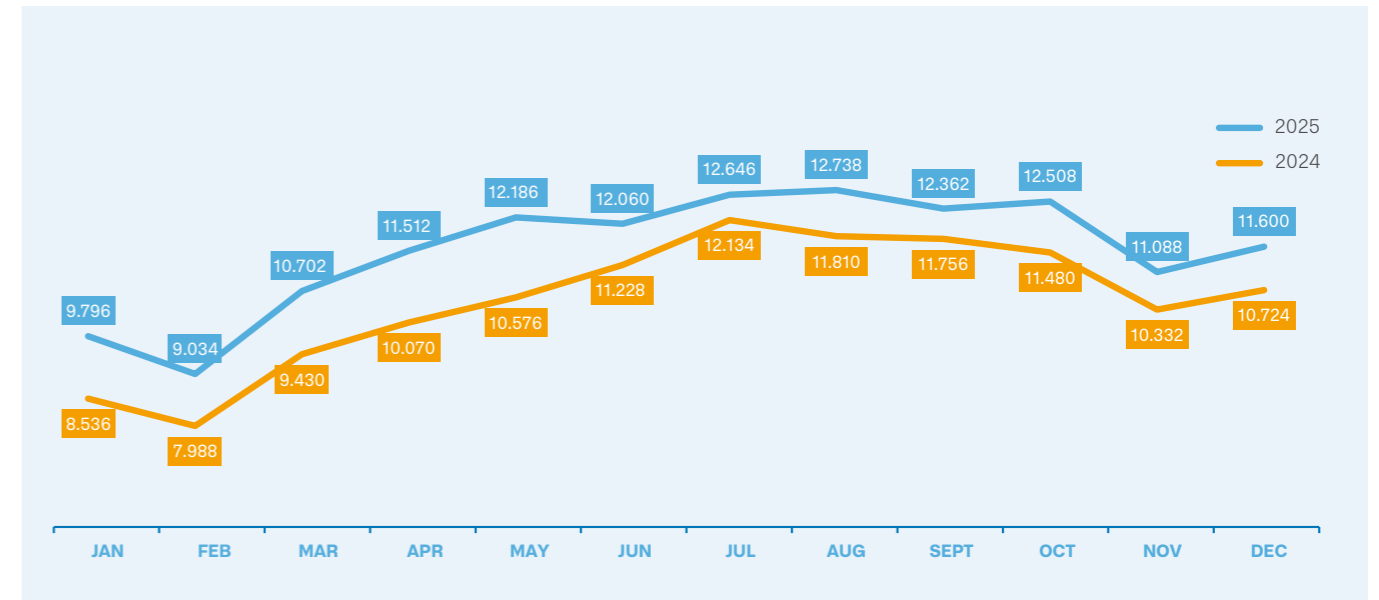


Figure 2: Terminal movements

## A KFOR-szektor forgalmának alakulása

2025-ben a NATO megbízása alapján a HungaroControl által ellenőrzött koszovói magaslégtérben, azaz KFOR szektorban, a légiforgalom előző években tapasztalt hektikussága megszűnt, és ebben a légtérben is új éves forgalmi rekord született.

A tavalyi évben a KFOR szektorban kezelt 160 396 repülőgép 12,5%-kal több, mint a 2019-es eredmény, és megközelítőleg ugyanennyivel több (+11,13%), mint a 2024-es forgalom.

A KFOR szektor forgalmának az alakulását a Közel-Keleten zajló események miatti forgalom átrendeződés is nagyban befolyásolja, ami a forgalmi adatokban is jól megfigyelhető.

### Szolgáltatási egységek

A HungaroControl bevételeit (útvonaldíj, közelkörzeti díj) csak közvetetten alakítja a mozgásszám, közvetlenül az úgynevezett szolgáltatási egység (service unit – SU) a mérvadó. Értéke a terminálforgalomban a légi jármű súlyának, az átrepülő forgalomban pedig a jármű súlyának, illetve a tényleges belépési és kilépési pontok közötti távolságnak a függvénye.



## KFOR Sector movements

In 2025, in the Kosovar upper airspace controlled by HungaroControl under a NATO mandate—that is, the KFOR sector—the hectic air traffic seen in previous years subsided, and a new annual traffic record was set in this airspace as well.

Last year, the 160,396 aircraft handled in the KFOR sector represented a 12.5% increase over the 2019 figure and an increase of approximately the same magnitude (+11.13%) compared to 2024 traffic.

Traffic trends in the KFOR sector are also significantly influenced by the redistribution of traffic due to

events in the Middle East, which is clearly evident in the traffic data.

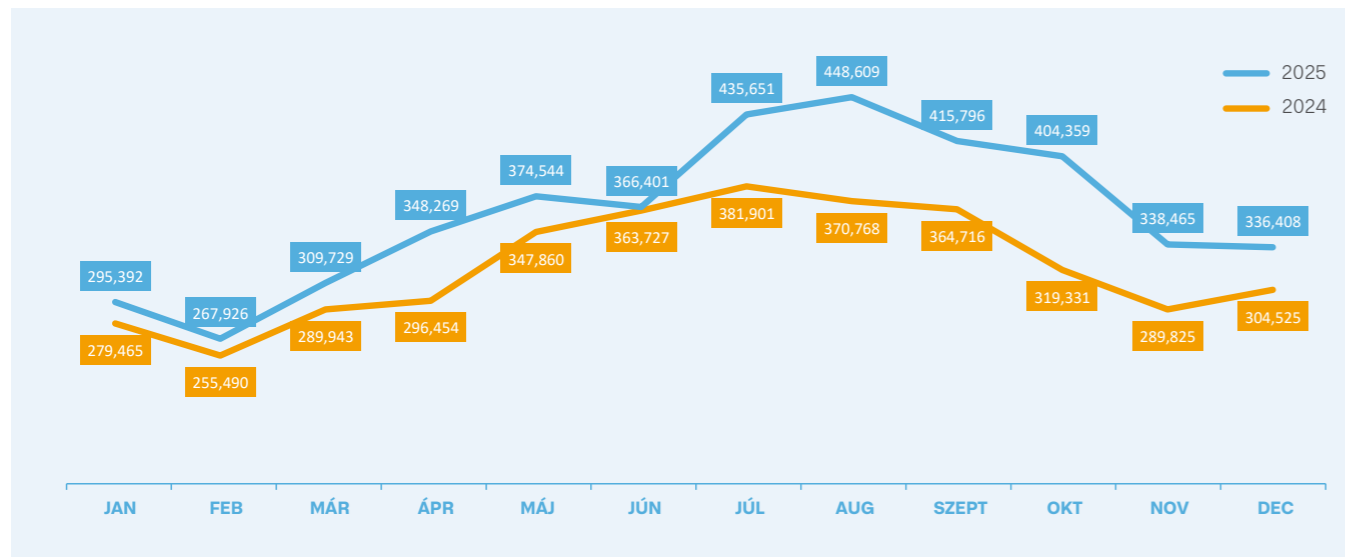
### Service units

The revenue of HungaroControl Zrt. (route charges, terminal charges) is only indirectly influenced by the number of movements. The indicator that directly shapes the revenue is the so-called service unit (SU). Its value is a function of the weight of the aircraft in terminal traffic and the weight of the aircraft, as well as the distance between the actual entry and exit points in en-route traffic.

## En-route szolgáltatási egységek alakulása

2025-ben a totál en-route szolgáltatási egységyszám a 2019-es szintnél 38%-kal, az előző évinél pedig 12%-kal volt magasabb. 2025-ben a totál en-route szolgáltatási egységek száma 4 370 886 volt,

amelyből 29 337 egység (0,7%) tartozott a felmentett kategóriába. A bevétel alapját képző en-route fizető szolgáltatási egységek száma 4 341 549 SU volt.



3. ábra: En-route fizető szolgáltatási egységek

## En Route Chargeable Service Units

In 2025, the total number of en-route service units was 38% higher than in 2019 and 12% higher than in the previous year. In 2025, the total number of en-route service units was 4,370,886, of which

29,337 units (0.7%) fell into the exempt category. The number of chargeable en-route service units, which form the basis of revenue, was 4,341,549 SU.

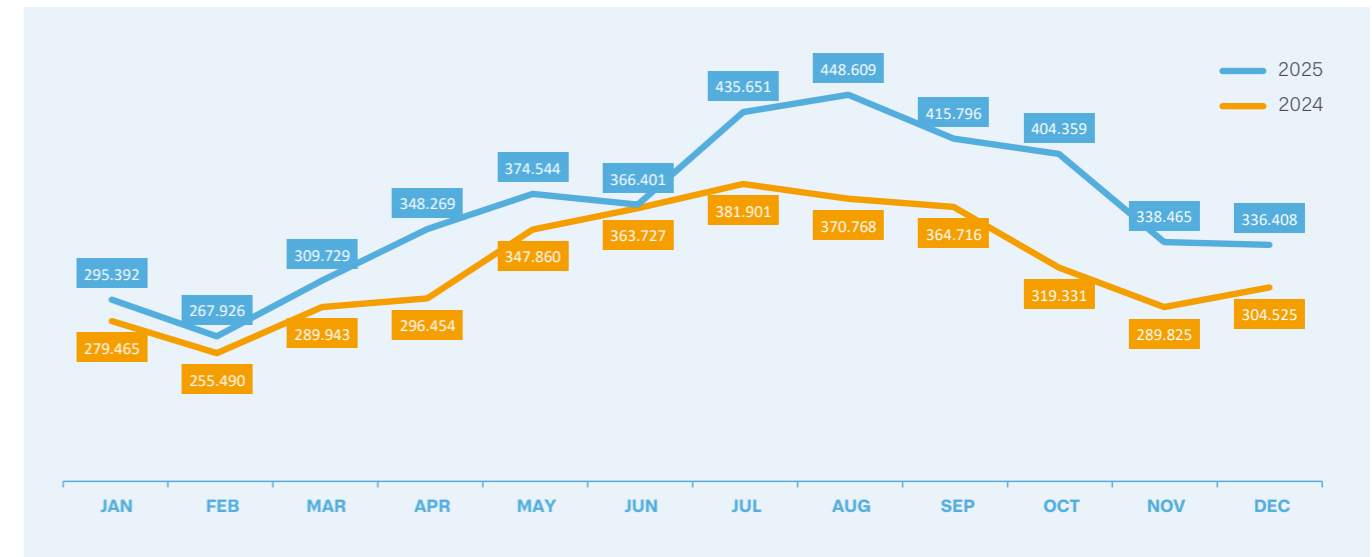
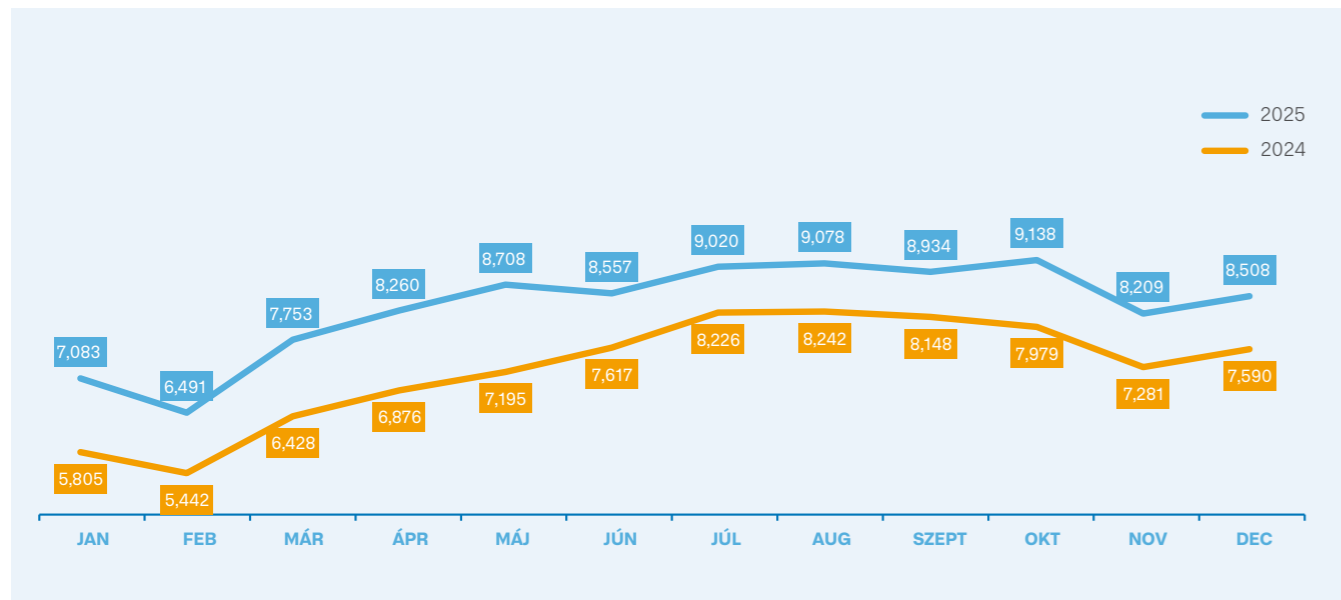


Figure 3: En-route Chargeable Service Units

## Budapest le- és felszálló szolgáltatási egységek alakulása

2025-ben a terminál szolgáltatási egységszám az előző évinél 15%-kal volt magasabb, a 2019-es szintet 25%-kal haladja meg. 2025-ben a szolgáltatási egységek száma a terminál üzletágban 100 240 volt,

amelyből 501 egység (0,5%) tartozott a felmentett kategóriába. A bevétel alapját képző fizető terminál szolgáltatási egységek száma 99 739 SU volt.



4. ábra: Terminál fizető szolgáltatási egységek

## Terminal Chargeable Service Units

In 2025, the number of service units at the terminal was 15% higher than in the previous year and 25% higher than in 2019. In 2025, the number of service units in the terminal business segment

was 100,240, of which 501 units (0.5%) fell into the exempt category. The number of chargeable terminal service units, which form the basis of revenue, was 99,739 SU.

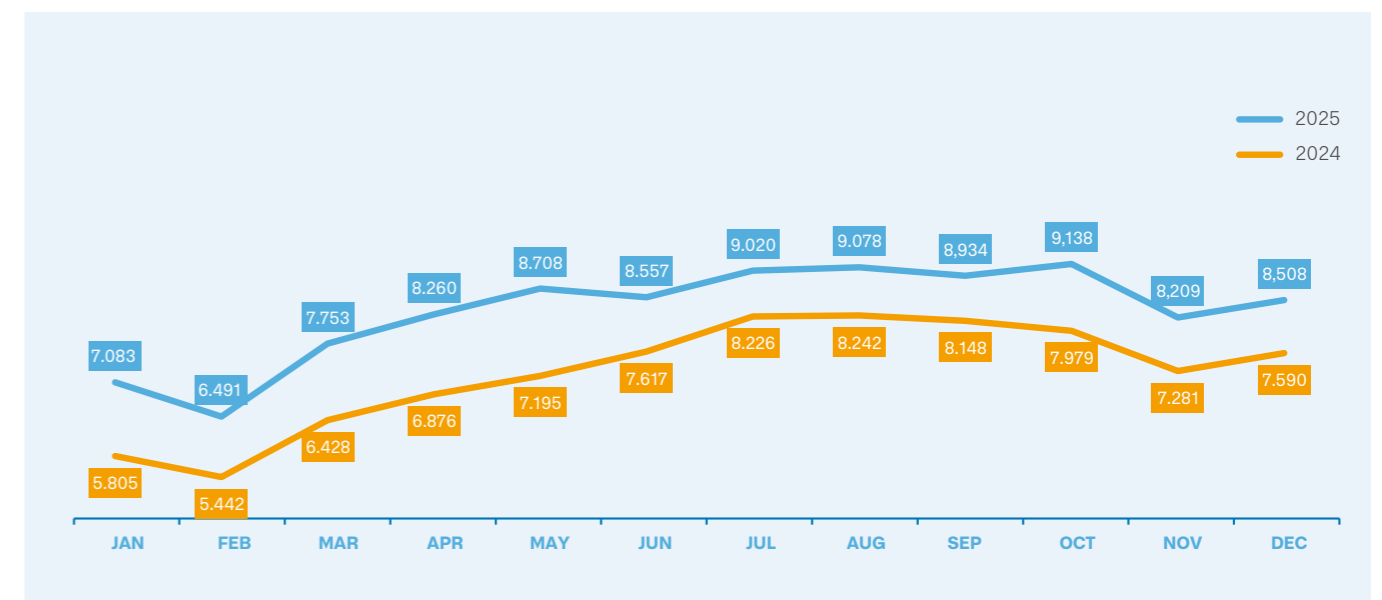
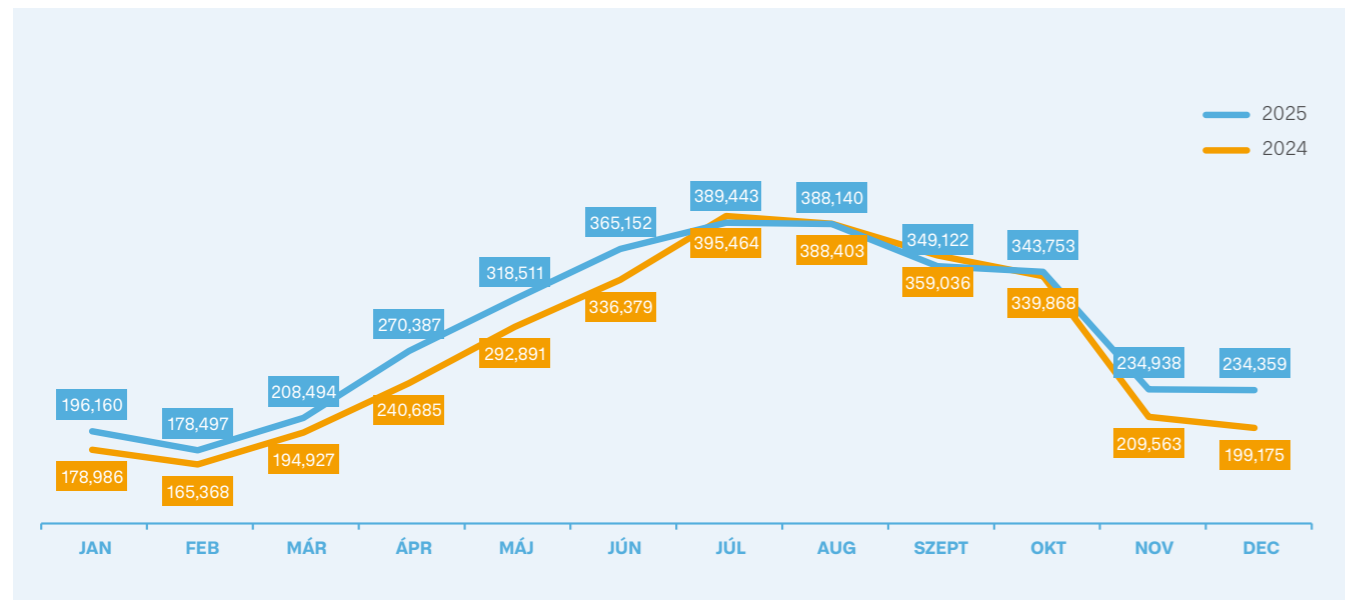


Figure 4: Terminal Chargeable Service Units

## KFOR-szektor szolgáltatási egységek alakulása

A Koszovó feletti magaslégtérben nyújtott szolgáltatás pénzügyi elszámolása a Szerbiával és Montenegróval alkotott közös díjzóna alapján történik. Emiatt a koszovói üzletág esetében, a szolgáltatási egységyszámok elemzése során a teljes díjzóna

forgalmát kell vizsgálni. A teljes díjzóna fizető szolgáltatási egységben kifejezett forgalma 3 476 957, a 2019. évi forgalomnak a 130%-a volt, ami 2024-hez képest 5%-os növekedést jelent.



5. ábra: Szerbia/Montenegró/KFOR fizető szolgáltatási egységek

## Kosovo Chargeable Service Units

Financial accounting for services provided in the upper airspace over Kosovo is based on the common charging zone established with Serbia and Montenegro. For this reason, when analyzing service unit figures for the Kosovo business unit,

the traffic for the entire charging zone must be examined. The traffic of the entire charging zone, expressed in chargeable service units, was 3,476,957, which was 130% of the 2019 traffic, representing a 5% increase compared to 2024.

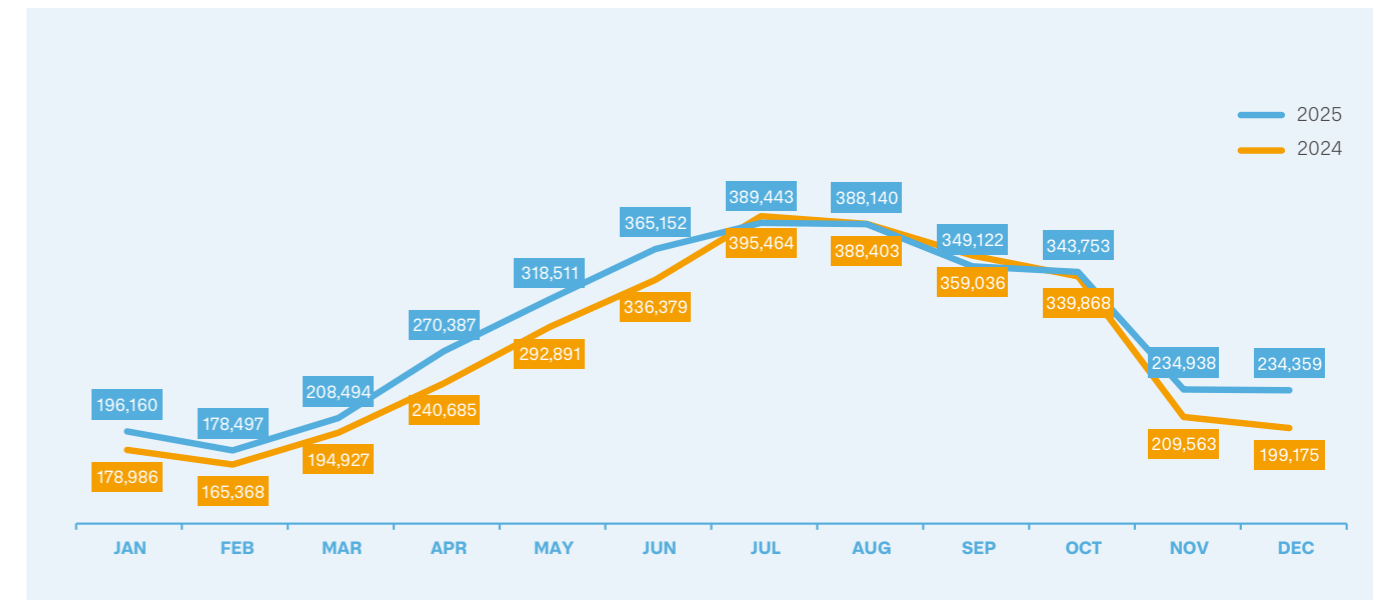


Figure 5: Serbia/Montenegro/KFOR Chargeable Service Units



**TELJESÍTMÉNY-  
MONITORING**

PERFORMANCE  
MONITORING



## Teljesítményrendszer

Az uniós teljesítményrendszerben az érintett tagállamoknak előre meghatározott tervezési időszakokra (referencia periódusokra) teljesítménytervet, azaz költség- és forgalmi tervet, illetve négy teljesítményterületen (repülésbiztonság, környezetvédelem, kapacitás és költséghatékonyság) teljesítménycélakat kell meghatározniuk. A 2025-ös év a negyedik referenciaperiódus (RP4) első éve volt. 2025<sup>1</sup>-ben elfogadták Magyarország RP4-s időszakra vonatkozó Nemzeti Teljesítménytervét, ez alapvetően meghatározza a 2029-ig tartó időszakra a Társaság gazdálkodási rendszerét.

A koszovói üzletág, mint a Szerbia-Montenegró-KFOR közös díjzóna része, továbbra is a teljes költségmegtérülés elve alapján működik.

Az alábbiakban a különböző teljesítményterületek 2025 évre vonatkozó célértékeit és teljesítmény-monitoring eredményeit összegezzük.

<sup>1</sup>A BIZOTTSÁG (EU) 2025/1050 HATÁROZATA (2025. május 19.) az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Magyarország által benyújtott teljesítményterv-tervezetben szereplő teljesítménycél és az egységes európai égbolt teljesítmény-és díjszámítási rendszerének negyedik referencia-időszakára vonatkozó uniós szintű teljesítménycél közötti összhangról, amely 2025.május 28-án jelent meg az Európai Unió Hivatalos Lapjában.

## Repülésbiztonság

A 2025. január 1-jétől 2029. december 31-ig tartó negyedik referencia-időszakra (RP4) az Európai Bizottság a repülésbiztonság fő teljesítményterületére, a repülésbiztonság-irányítás működésének eredményességére (EoSM) fogalmazott meg uniós szintű teljesítménycélakat. A (EU) 2024/1688 határozatban kiadta az Európai Bizottság az uniós célértékek a repülésbiztonsági teljesítményterületen. A HungaroControlnak is ezeket a teljesítménycélakat kell elérnie 2029-re, A-tól D-ig terjedő értékelő skálán:

- a) a repülésbiztonsági kultúra, a repülésbiztonsági politika és kapcsolódó célkitűzések, a repülésbiztonság biztosítása, illetve a repülésbiztonság előmozdítása menedzsment területeken legalább a „C” (bevezette és alkalmazza) fejlettségi szintet;
- b) a repülésbiztonsági kockázatok kezelése menedzsment területen a „D” (menedzseli és mérli) fejlettségi szintet.

## Performance scheme

Under the EU performance scheme, the Member States concerned must establish a performance plan – that is, a cost and traffic plan – for predefined planning periods (reference periods), as well as performance targets in four performance areas (aviation safety, environmental protection, capacity, and cost-efficiency). The year 2025 marked the first year of the fourth reference period (RP4). In 2025<sup>2</sup>, Hungary's National Performance Plan for the RP4 period was adopted, which fundamentally defines the Company's management system for the period through 2029.

The Kosovo business unit, as part of the Serbia-Montenegro-KFOR common charging zone, continues to operate on the basis of the full cost recovery principle.

Below, we summarize the target values and performance monitoring results for the various performance areas for the year 2025.

<sup>2</sup>COMMISSION DECISION (EU) 2025/1050 (May 19, 2025) on the consistency between the performance targets set out in the draft performance plan submitted by Hungary pursuant to Regulation (EC) No 549/2004 of the European Parliament and of the Council and the Union-wide performance targets for the fourth reference , published in the Official Journal of the European Union on May 28, 2025.

## Safety

Commission Implementing Decision (EU) 2024/1688 defined Union-wide performance targets regarding the fourth Reference Period (RP4, from 1 January 2025 to 31 December 2029) for the key safety performance area in respect of the effectiveness of safety management (henceforth EoSM). HungaroControl too shall achieve these union-wide targets, i.e. the following effectiveness levels on the five safety management performance areas defined in EoSM by the end of 2029, on a scale from a to D:

- a) at least Level C (implemented and applied) in the safety management objectives 'safety culture', 'safety policy and objectives', 'safety assurance', and 'safety promotion';
- b) at least Level D (managed and measured) in the safety management objective 'safety risk management'.

Az EoSM értékelés alapján a 2025-ben elért teljesítményszinteket az alábbi táblázat mutatja be.

A HungaroControl repülésbiztonsági teljesítményéről és eredményeiről szóló részletesebb elemzés a jelentés 3. fejezetében található.

1200 kilométeres, a Fekete-tengert és a Balti-tengert összekötő szabad felhasználású légtérblokkban repülve jelentős mennyiségű repülési időt és üzemanyagot takarítottak meg, csökkentve a károsanyag-kibocsátásukat is.

	2025 Target	2025 Actual
<b>Safety policy and objectives</b>	C	C
<b>Safety risk management</b>	C	C
<b>Safety assurance</b>	C	C
<b>Safety promotion</b>	C	C
<b>Safety culture</b>	C	C

## Környezetvédelem

Az értékelési kritérium ezen a területen 2025-ben nem változott, továbbra is az átlagos vízszintes repülési hatékonyság alapján vizsgálják az egyes államok környezetvédelmi teljesítményét. Ezt a tényleges repülési útvonal (KEA) alapján számított adatokból kalkulálják ki.

A 2025. évi rekordnagyságú átrepülő forgalomban számtalan járat használta ki a két cross-border Free Route Airspace (SEE FRA és Baltic FRA) közötti együttműködés nyújtotta előnyöket. A több mint

Ugyanakkor az ukrán légtérzár, illetve az Oroszországgal szembeni szankciók következtében alternatív útvonalakon közlekedő járatok negatívan befolyásolták a vízszintes repülési hatékonyságot a teljes európai hálózatban.

A fenti tényezők a magyarországi hatékonysági mutató alakulását is jelentősen befolyásolták, mivel az említett légtereket elkerülő útvonalak jelentős része hazánk felett vezetett. A megnövekedett katonai aktivitás miatt a járatok nem a legrövidebb útvonalakon repültek, ami tovább rontotta a mutatóinkat.

The table below shows the achieved effectiveness levels for 2025 based on the EoSM assessment. For a detailed analysis about the safety performance of HungaroControl specifically, see chapter 3.

connecting the Black-Sea with the Baltic-Sea, aircraft operators saved significant amount of flying time and fuel, at the same time reducing their CO<sub>2</sub> and NOX emissions too.

	2025 Target	2025 Actual
<b>Safety policy and objectives</b>	C	C
<b>Safety risk management</b>	C	C
<b>Safety assurance</b>	C	C
<b>Safety promotion</b>	C	C
<b>Safety culture</b>	C	C

## Environment

The assessment criteria in this area remained the average horizontal flight efficiency against which the environmental performance of each state is assessed. This is calculated from data based on the actual flight path (KEA).

In 2025, a record number of flights took advantage of the South-East European Free Route Airspace (SEE FRA and Baltic FRA). By using this free route airspace block of more than 1,200 kilometres,

Unfortunately, however, the large number of flights avoiding Ukrainian airspace, which has been closed since February 2022, and using alternative routes due to sanctions against Russia, negatively affects horizontal flight efficiency at European network level.

The above factors have also had a significant impact on the development of the flight efficiency indicator in Hungary, as a significant part of the routes avoiding the airspace of countries at war passed through our airspace. In addition to that due to increased military activity, flights could not fly the shortest route.

RP4-ben az Európai Bizottság mind az uniós célértékek megállapításánál, mind a háborúval érintett országok nemzeti célértékeinél figyelembe vette azt a hatékonyságot, amire nincs ráhatása az egyes ANSP-knek. Ennek is köszönhető, hogy a 2025-ös célértéket gyakorlatilag teljesítettük.

## KEA\*

KEA			
Magyarország	Célérték a teljesítményterveben	Tény	Eltérés
2025	2,10%	2,10%	0,00%
2026	2,09%		
2027	2,08%		
2028	2,07%		
2029	2,06%		

\*KEA (a ténylegesen lerepült, radaradatok által generált nyomvonalak alapján számítva)

## Kapacitás

A HungaroControl által nyújtott légiforgalmi szolgáltatások egyik minőségi mutatója az ATC szolgálatok által biztosított kapacitás. Az egész éves késési adatokat figyelembe véve 2025-ben 0,55 perc volt az egy járatra jutó ATFM késés, amely az elfogadott teljesítménytervben kitűzött késési értéknél jóval

(0,85 perc/járat) kedvezőbb. Az év zárása utáni (ú.n. post ops) késési értékeket is figyelembe véve 0,58 a korrigált késés mutatónk értéke. Ez olyan mértékű kapacitás bővülést jelent, amelyről nemzetközi szinten is elismerően beszélnek. A terminálban 0,04 perc/érkező járat volt a mutató értéke, ami szintén a terv (0,1 perc/érkező járat) alatt van.

A jelentős mértékű kapacitás növekedés több tényező együttes hatásának volt köszönhető, amelyek közül kiemelkedik az ACC képezésű légiforgalmi irányítók (ATCO) létszámának bővülése, a korlátozások elrendelésének terén bevezetett új eljárások alkalmazása, valamint a napi létszám forgalomhoz jobban igazodó beosztása, illetve a kedvezőtlen időjárási események hatásának hatékonyabb kezelése érdekében a munkaterem munkáját közvetlenül segítő meteorológiai személyzet foglalkoztatása a nyári időszakban. Mindazonáltal azt is meg kell jegyezni, hogy 2025 nyarán az időjárási körülmények kedvezőbbek voltak a korábbi éveknél.

A kapacitásbővítés terén elért eredmény azért is egyedülálló, mert az ukrán-orosz konfliktus kapcsán megemelkedett katonai aktivitás továbbra is negatív hatással van a légtér áteresztőképességére.

In RP4, the European Commission considers, both in setting EU targets and in determining the national targets for countries affected by the war, the inefficiencies over which individual ANSPs have no control. Thanks to this, HungaroControl met the 2025 target.

## KEA\*

KEA			
Hungary	Targets as shown in PP	Actual values	Difference
2025	2,10%	2,10%	0,00%
2026	2,09%		
2027	2,08%		
2028	2,07%		
2029	2,06%		

\*KEA (calculated using the actually flown trajectories generated via radar data)

## Capacity

One of the quality indicators for the air traffic services provided by HungaroControl is the capacity provided by ATC services. Based on the full year delay data, the ATFM delay per flight in 2025 was 0.55 minutes, which is better than the delay target set in the approved performance plan (0.85 minutes per flight). The delay figures including the so-called post-ops delay adjustments stands at 0.58 minutes per

flight. This represents a level of capacity expansion that has been recognized internationally. At terminal level, the indicator value was 0.04 minutes per arriving flight, which is also below the target (0.1 minutes per arriving flight).

The significant increase in capacity was due to the combined effect of several factors, most notably the expansion of the number of ACC-certified air traffic controllers (ATCOs), the implementation of new procedures for issuing restrictions, the scheduling of daily staffing to better align with traffic volumes, and the employment of meteorological staff during the summer period to directly support the ACC's operations and more effectively manage the impact of adverse weather events. Nevertheless, it should also be noted that weather conditions in the summer of 2025 were more favorable than in previous years.

The achievement in capacity expansion is also unique because the increased military activity related to the Ukrainian Russian conflict continues to have a negative impact on airspace throughput.

ATFM késés*					
Magyarország (HungaroControl) perc/járat	2025	2026	2027	2028	2029
Célérték a teljesítményterveben	0,85	0,55	0,20	0,20	0,14
Tény	0,58				
Eltérés	-0,27				

\*Az egy járatra eső ténykésési érték korrigálva van az év zárása utáni visszaosztott késésekkel.

### Költséghatékonyság

2025-ben az en-route üzletágban nominálisan 2 százalékkal a tervezett szint felett alakultak a költségek. Mivel az inflációs index is meghaladta a tervet, reálértéken gyakorlatilag a terv szintjén teljesítettünk. Az egységköltség szintjén viszont megtakarítást értünk el (8%), mivel a kiszolgált forgalom (SU-ban) 9,5 százalékkal magasabb volt, mint a tervezett.

A terminál üzletágban 5 százalékkal voltunk a terv felett, ami 4%-kal a terv feletti költést jelent reálértéken. A tény SU-k száma itt 14,5 százalékkal volt magasabb a tervezettnél, így az egységköltségben 9 százalékos megtakarítást értünk el a tervhez képest.

ATFM delay*					
Hungary ( HungaroControl) minutes/flight	2025	2026	2027	2028	2029
Targets as shown in PP	0.85	0.55	0.20	0.20	0.14
Actual values	0.58				
Difference	-0.27				

\* Delay minutes were adjusted after the year-end closing by the delays reallocated from other ANSPs

### Cost-efficiency

In 2025, costs in the en-route business were nominally 2 percent above the planned level. As the inflation index was also above plan, we were basically at the plan level in real terms. On the unit cost level, however, we made an 8 percent saving as the traffic served (in SU) was 9,5 percent higher than planned.

In the terminal business, we were 5 percent above plan in nominal terms, which represents a 4% above-the-plan spending in real terms. The number of actual SUs was 14,5 percent higher than planned, resulting in a 9 percent saving in unit cost compared to plan.

## Költséghatékonyság En-route

Magyarország- En-route	2025 Teljesítményterv	2025 Tény	Eltérés	Eltérés (%)
Költségek összesen nominál értéken (millió Ft)	56 547	57 435	888	1,6%
<b>Költségek összesen reál értéken (millió Ft @ 2022)</b>	48 031	48 181	149	0,3%
Total en route SU (000 TSU)	3993	4371	378	9,5%
<b>Egységköltség reálértéken (Ft @ 2022) - DUC</b>	12 029	11 023	-1005	-8,4%

## Terminál

Magyarország- Terminál	2025 Teljesítményterv	2025 Tény	Eltérés	Eltérés (%)
Költségek összesen nominál értéken (millió Ft)	11 183	11 719	535	4,8%
<b>Költségek összesen reál értéken (millió Ft @ 2022)</b>	9 693	10 053	360	3,7%
Total en route SU (000 TSU)	88	100	13	14,5%
<b>Egységköltség reálértéken (Ft @ 2022) - DUC</b>	110 677	100 287	-10 390	-9,4%

## Stakeholder-konzultáció

A 2019/317/EU rendelet előírja, hogy a tagországok kötelesek konzultálni a légtérhasználókkal a teljesítménytervük leadását megelőzően, illetve minden évben az előző évi tényleges költségálapot és a következő évi

egységdíjakat illetően. 2025 augusztusában tartotta az NSA a stakeholder konzultációt az előző évi tényköltségekről, a következő évi tervezett egységdíjakról, illetve a nem kontrollálható költségekről.

## Cost-efficiency En-route

Hungary- En-route	2025 Performance Plan	2025 Actual	Difference in value	Difference in %
Total en route costs in nominal terms (in Million HUF)	56 547	57 435	888	1.6%
<b>Total en route costs in real terms (in Million HUF at 2017 prices)</b>	48 031	48 181	149	0.3%
Total en route Service Units (000 TSU)	3993	4371	378	9.5%
<b>Real en route unit costs (in HUF at 2017 prices) - DUC</b>	12 029	11 023	-1005	-8.4%

## Terminal

Hungary- Terminal	2025 Performance Plan	2025 Actual	Difference in value	Difference in %
Total terminal costs in nominal terms (in Million HUF)	11 183	11 719	535	4.8%
<b>Total terminal costs in real terms (in Million HUF at 2017 prices)</b>	9693	10 053	360	3.7%
Total terminal Service Units (000 TSU)	88	100	13	14.5%
<b>Real terminal unit costs (in HUF at 2017 prices) - DUC</b>	110 677	100 287	-10 390	-9.4%

## Stakeholder consultation

In accordance with EU regulation 2019/317, Member States shall invite the airspace users' representatives before the submission of the performance plan as well as every year to discuss the actual cost base of the previous

year and the unit rate for the next year. In August 2025, the NSA held a stakeholder consultation on the actual costs from the previous year, the planned unit rates for the following year, and uncontrollable costs.



**REPÜLÉSBIZTONSÁG**

SAFETY

A HungaroControl a 2025. január 1-jétől december 31-ig tartó időszakban is biztonságos légiforgalmi környezetet teremtett a léginnavigációs szolgáltatásait igénybe vevők számára.

## A repülésbiztonsági teljesítmény szervezeti garanciái

A HungaroControl 2003-tól működteti az integrált repülésbiztonsági és minőségirányítási rendszerét, így szavatolva a légtérhasználók számára nyújtott szolgáltatások magas repülésbiztonsági színvonalát. A rendszer működésének sarokköveit a Repülésbiztonsági, Minőségirányítási, Védelmi és Információbiztonsági Politika rögzíti.

A magyar légiforgalmi szolgálat 2004-ben létrehozta a repülésbiztonsággal foglalkozó testületét a Safety Board-ot, amely 2024 óta HungaroControl Safety Forum néven működik. Ez a testület a Társaság vezetését és legfontosabb külső partnereinek képviselőit foglalja magába, és rendszeresen áttekinti a HungaroControl repülésbiztonsági teljesítményét, valamint támogatja a Társaságot a repülésbiztonság fejlesztési irányok kijelölésében. A Safety Forum, az előző évek gyakorlatához híven, 2025-ben is kétszer ülésezett, megtárgyalva az aktuális időszak repülésbiztonsági teljesítményét, áttekintve a repülésbiztonság elérését támogató tevékenységeket, valamint a 2025 és 2029

közötti időszakra vonatkozó V. Repülésbiztonsági Program előrehaladását.

A repülésbiztonság helyzetéről szóló beszámolók havi rendszerességgel szerepelnek a vezérigazgatói értekezletek, valamint negyedéves gyakorisággal az igazgatósági és a felügyelőbizottsági ülések napirendjén.

A repülésbiztonsági teljesítmény alakulását az ATM, a műszaki, valamint a repülésbiztonsági terület folyamatosan monitorozza.

## Az európai fő repülésbiztonsági teljesítménymutató és a CANSO-EUROCONTROL globális teljesítménymérés eredményei

Az Európai Unió által meghatározott fő repülésbiztonsági teljesítménymutató alakulását, az EoSM-értékelés RP3-eredményeit az alábbi, 2025 októberében kiadott Performance Review Body jelentésből származó ábra tükrözi. A jelentésből kitűnik, hogy a HungaroControl

In the period from 1 January to 31 December 2025, HungaroControl successfully fulfilled its mission, assuring a safe environment for the customers of its air navigation services.

## Organisational guarantees behind the high-quality safety performance

HungaroControl has been operating an integrated safety and quality management system (SIMS) since 2003 thereby assuring the highest safety standard of services for airspace users. The cornerstones of the system are laid down in the Safety, Quality and Security Policy.

The Company established its Safety Board as a consultation body in 2004 which has been operating under the name HungaroControl Safety Forum since 2024. The Safety Forum, which also includes the most important external partners of the Company, met twice in 2025 to assess HungaroControl's safety performance and support the company in determining directions for safety development. The progress of the Company's 5th Safety Programme (2025-2029) and the safety performances for the previous six-month period were on the agenda and those results were accepted by the Safety Forum.

Safety performance reports are monthly on the agenda of the meetings for the Executive Board, and

quarterly on the agenda of the Board of Directors and Supervisory Committee.

The development of aviation safety performance is continuously monitored by the ATM, the technology, and the safety areas.

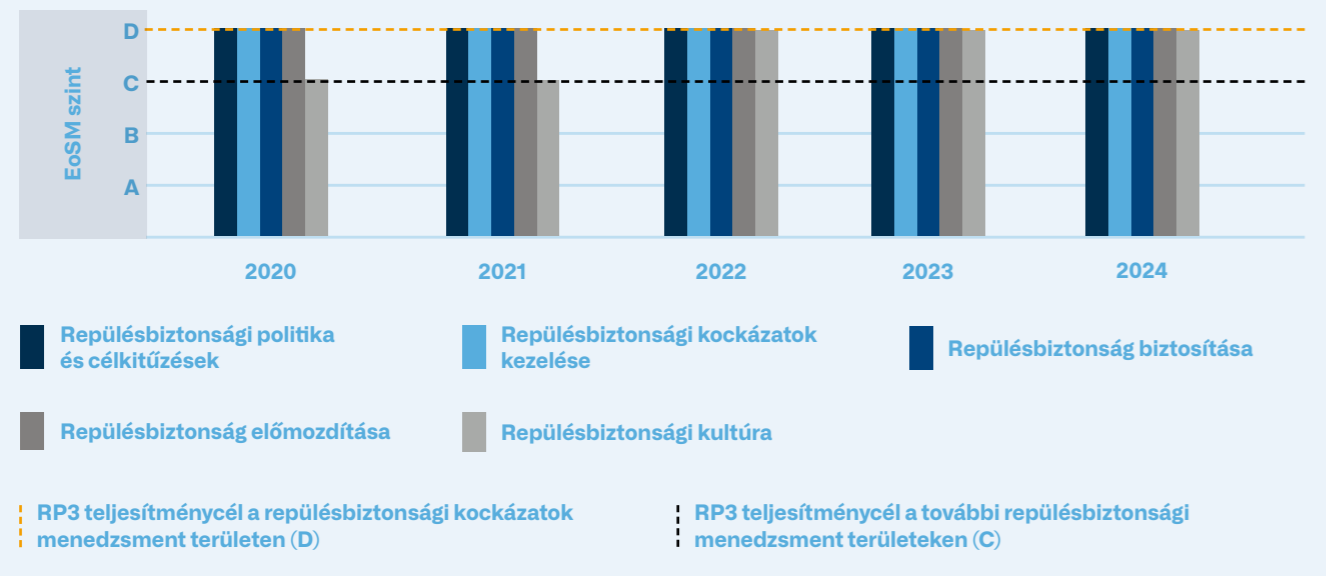
## The European key safety performance indicator and the CANSO-EUROCONTROL global performance assessment results

The evolution of the key safety performance indicator defined by the European Union is reflected in the result of the EoSM assessment, which was published in the Performance Review Body report (see the figures below) in October 2025. The report shows that HungaroControl has met, and in four areas (Safety Policy and Objectives, Safety Assurance, Safety Promotion, Safety Culture) has exceeded the target values set for the third reference period. In 2025, the Company continued to operate its safety

teljesítette, illetve négy területen (repülésbiztonsági politika és kapcsolódó célkitűzések, repülésbiztonság biztosítása, repülésbiztonság előmozdítása, repülésbiztonsági kultúra) meg is haladta az RP3 végére előírányzott célértékeket. A Társaság 2025-ben is az előző évvel megegyező teljesítményszinten működtette repülésbiztonságirányítási rendszerét.

helyezi előtérbe. A tizenhat témakörre bontott felmérés „A” -tól (kezdeti alkalmazás) „E”-ig (iparági legjobb gyakorlat) terjedő skálán értékeli a léginavigációs vállalatok érettségi szintjét. a HungaroControl nyolc értékelési témakörben „C”, nyolc témakörben pedig „D” besorolást kapott. A „C” besorolási szint azt jelenti, hogy az értékelt repülésbiztonsá-

### A HungaroControl repülésbiztonságirányítási rendszerének teljesítménye a harmadik referenciaperiódus időszakában (PRB jelentés alapján)



A vállalat az EoSM mérés mellett 2025-ben is részt vett a CANSO-EUROCONTROL Standard of Excellence in Safety Management globális értékelésében (SoE in SMS) is, amely a repülésbiztonságirányítási rendszer lehetséges fejlesztési irányait

irányítási rendszer működése az előírásoknak és a standardoknak megfelel. A „D” szint az adott repülésbiztonságirányítási területen a megfelelően felül megvalósult hatékony működést jelöli, beleértve az iparági jó gyakorlatok feltérképezését

management system at the same performance level as in the previous year.

As in previous years, in 2025 the Company also participated in the CANSO-EUROCONTROL Standard of Excellence in safety management (SoE in SMS) global evaluation in addition to the EoSM assessment. The primary aim of the SoE in SMS is to provide opportunities for system development. SoE in SMS assesses SMS maturity level via sixteen study area questions, which are evaluated on a scale from level 'A' (initial application) to level 'E'

(best practice in the industry). The Company was assessed at level 'C' in eight areas, and at level 'D' in eight areas. A 'C' rating indicates that the assessed safety management system operates in compliance with applicable requirements and standards. A 'D' rating signifies that, in the given safety management area, the system operates effectively beyond mere compliance, including the identification and application of industry good practices. Overall, according to the SoE in SMS assessment, the maturity level of the Company's safety management system is 85 per cent, which exceeds the average maturity

### The performance of the safety management system of HungaroControl during the third Reference Period, based on the PRB report



és alkalmazását is. Összességében a SoE in SMS mérés szerint a Társaság repülésbiztonságirányítási rendszerének érettsége 85 százalékos, ami meghaladja a felmérésben résztvevő légitársasági irányító szervezetek érettségének 77 százalékos átlagát.

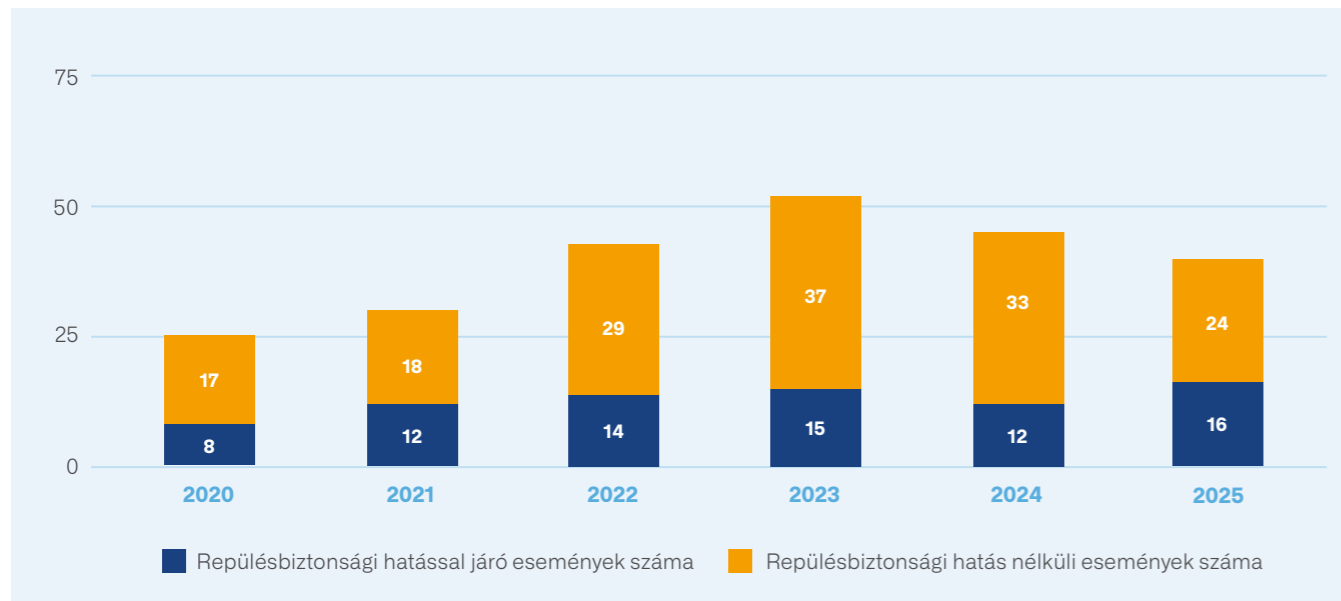
### A társaság szolgáltatásainak repülésbiztonsági eredményei

2025-ben, az 1,4 milliónál is több légi jármű kiszolgálása közben a HungaroControl szakszolgálatainak

közrehatásával 40 ATM-esemény történt. Ezen események közül 24-et a „repülésbiztonsági hatás nélküli” (RAT E), 11-et a „jelentős” (RAT C), 5-öt pedig a „komoly” (RAT B) kockázati kategóriába soroltak a társaság repülésbiztonsági szolgálatának eseménykivizsgáló szakértői.

A társaság műszaki eszközei, illetve az azokat üzemeltető szak személyzet folyamatosan szavatolták a légitársasági szolgáltatások nyújtásához szükséges megbízható technológiai hátteret. A műszaki

**6. ábra:** Az események darabszámának alakulása 2020-2025 között



level of 77 per cent achieved by air navigation service providers participating in the survey.

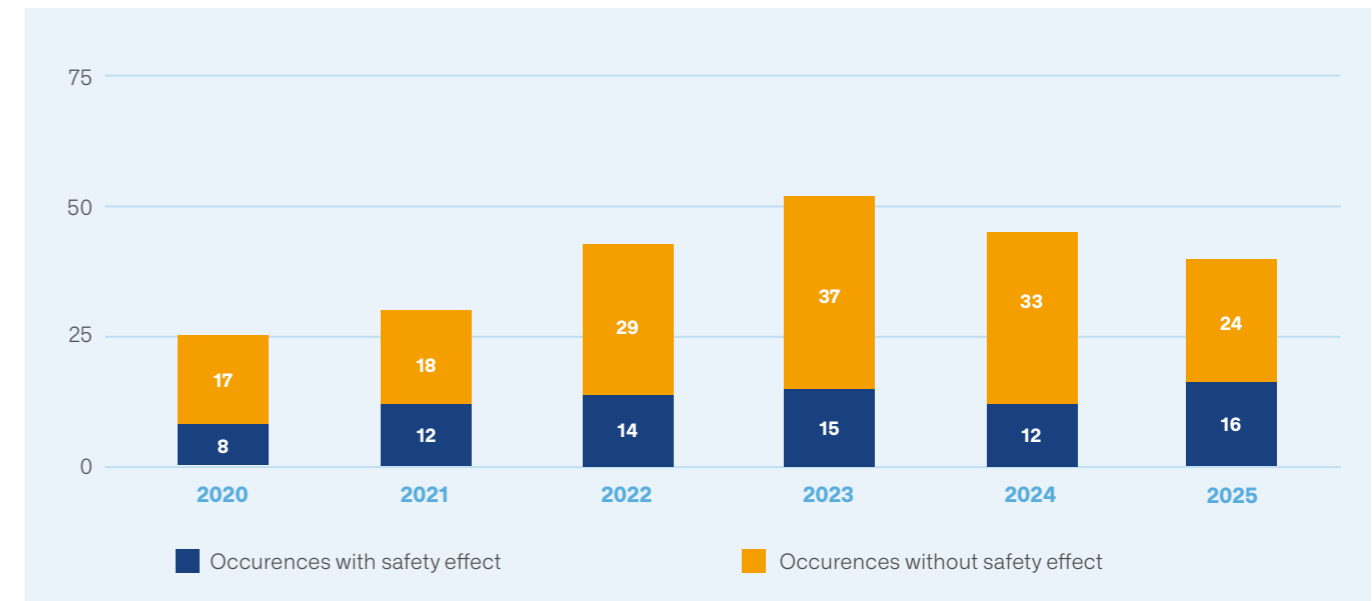
### The safety performance of the Company

HungaroControl handled more than 1.4 million flight movements in 2025, while 40 ATM occurrences were registered with HungaroControl's indirect and direct contribution. 24 of these occurrences were classified as „no safety effect” RAT category (E),

11 as „major incident” RAT category (C), and 5 as „serious incident” RAT category (B).

Our technical equipment and the professionals operating them ensured a reliable technological background of air navigation service provision. In the course of the internal investigation of the technical malfunctions, it was concluded that immediate, adequate and effective measures were taken in a timely manner to eliminate sporadic failures and disturbances, and to prevent possible harmful effects.

**Figure 6:** Number of occurrences, 2020-2025



zavarok belső vizsgálata során megállapítást nyert, hogy a felhasználók által észlelhető jelenségek egyedileg és ritkán fordultak elő. Valamennyi működési zavar megszüntetésére, illetve a lehetséges káros hatások kivédésére azonnali intézkedések születtek, a mérnök műszaki szakszemélyzet eredményesen és hatékonyan korrigálta az eltéréseket.

pontozási rendszert alkalmaz. Az események kockázati besorolását, és a hozzájuk tartozó pontértékeket az 1. táblázat mutatja be.

A HungaroControl közrehatásával bekövetkezett események – 1. táblázat alapján számított – évenkénti kockázati pontértékeinek alakulását a 7. ábra szemlélteti. Az ábráról szintén leolvasható, hogy

**1. táblázat** Kockázati pontértékek a HungaroControl Zrt. közrehatásának függvényében

Eseménykategória RAT	A társaság közrehatása	
	közvetett	közvetlen
<b>AA</b> baleset	300	900
<b>A</b> súlyos esemény	10	30
<b>B</b> komoly esemény	3	9
<b>C</b> jelentős esemény	1	3
<b>D</b> meghatározhatatlan súlyosságú esemény	0,3	0,9
<b>E</b> repülésbiztonsági következmény nélküli esemény	0,1	0,3

A 2025-ös, illetve a megelőző öt év eredményeit az 6.–8. ábrák mutatják. Az 6. ábra oszlopai azon események számát mutatják, amelyekben a HungaroControl szolgálatok közvetlen vagy közvetett szerepet játszottak, repülésbiztonsági hatással bíró (RAT B és C besorolás) és repülésbiztonsági hatás nélküli bontásban (RAT E besorolás).

A repülésbiztonsági teljesítmény méréséhez a Társaság 2004-től egy saját fejlesztésű kockázati

2025-ben nem történt súlyos esemény (RAT A) a Társaság szolgálatainak hozzájárulásával.

Társaságunk repülésbiztonsági teljesítménye – a repülésbiztonsági hatással járó események egy kockázati pontjára jutó forgalom mértékének értékelése alapján – 2025-ben is elérte a kitűzött célt, miközben kiemelkedően magas, rekordértékű járatszámokat regisztráltuk. (3. ábra)

The safety performance of the Company for 2025 in comparison to the previous 5 years is displayed in Figures 6-8. Figure 6 shows the number of occurrences in which HungaroControl's services were directly or indirectly involved, broken down into occurrences with a safety impact (RAT B and C classification) and events without a safety impact (RAT E classification).

Figure 7 shows the annual risk score of the occurrences with HungaroControl contribution, based on the classification in Table 1. We can also see on this figure that there was no serious incident (RAT category A) with HungaroControl contribution in 2025.

To evaluate the annual safety performance, we look at the handled traffic volume in relation to the risk score

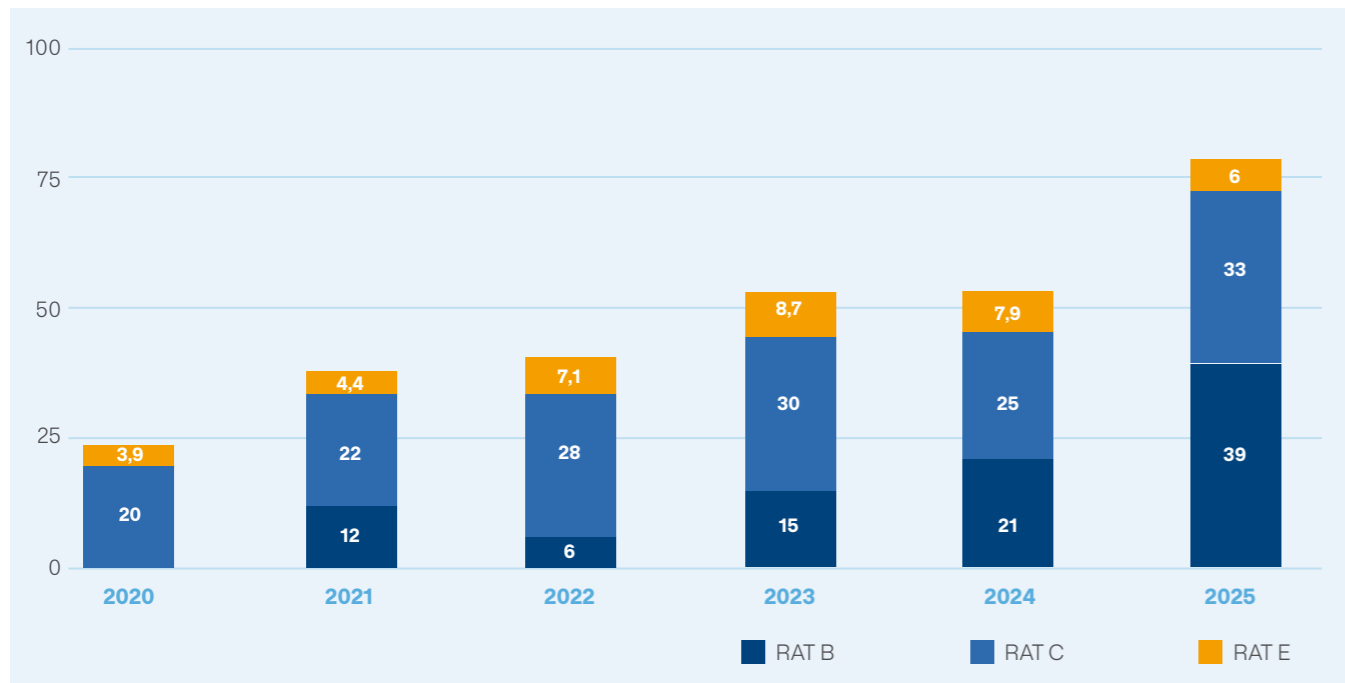
**Table 1.** Risk scores as related to HungaroControl's contribution

Occurrence severity RAT	Company contribution	
	indirect	direct
<b>AA</b> accident	300	900
<b>A</b> serious incident	10	30
<b>B</b> major incident	3	9
<b>C</b> significant incident	1	3
<b>D</b> incident of not determined severity	0.3	0.9
<b>E</b> incident with no safety effect	0.1	0.3

The Company has been applying its own risk score system since 2004 to monitor the annual evolution of its safety performance. The various occurrence risk categories and the corresponding scores are shown in Table 1.

of the given year. The safety performance of 2025 fulfilled the target for the year, while it registered its all-time highest volume of flight movements (Figure 8).

**7. ábra:** Az események kockázati pontértékének alakulása 2020-2025 között



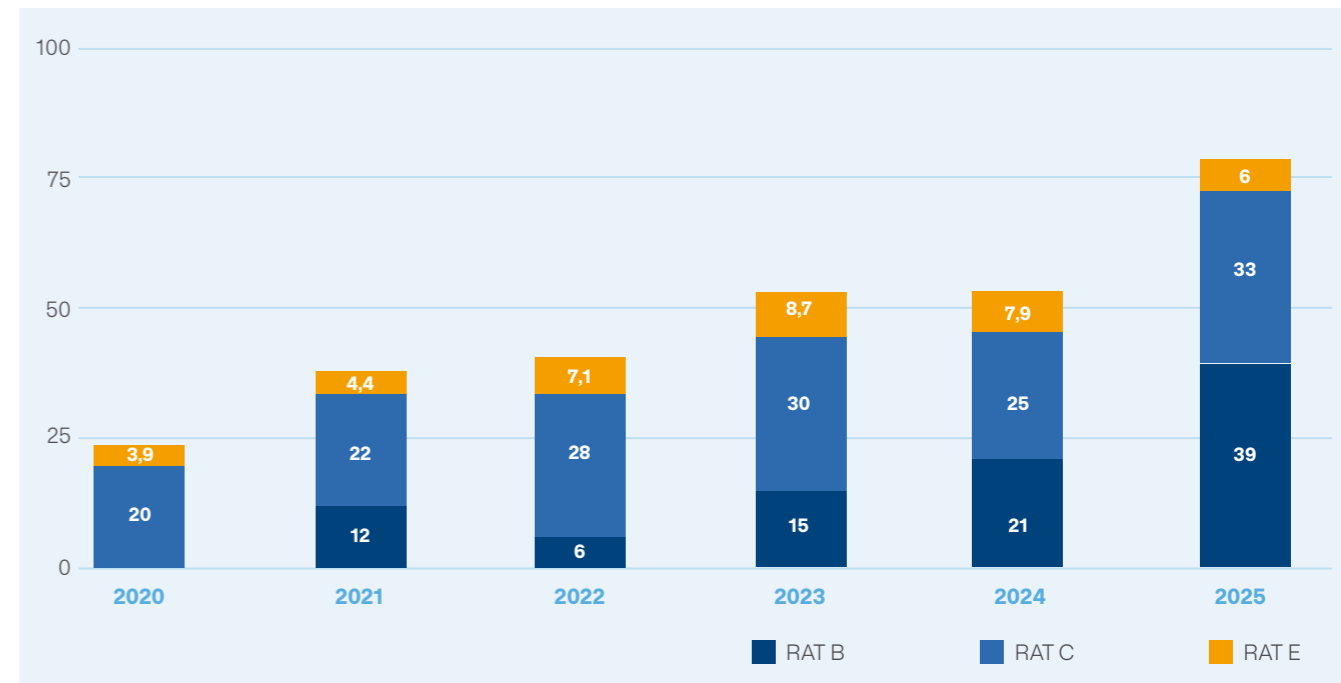
### Az elkülönítésiminimum-sérülések és a futópályasértések alakulása

A 4. ábrán a HungaroControl közrehatásával bekövetkezett elkülönítésiminimum-sérülések évenkénti átlagos kockázati pontértékének alakulását mutatjuk be, összevetve a 2025. évi értékeket a megelőző öt év adataival.

A 5. ábra a HungaroControl közrehatásával a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren bekövetkezett futópályasértések évenkénti átlagos kockázati pontértékét szemlélteti.

A teljesítmény folyamatos javítása érdekében az események kivizsgálásából származó tapasztalatokat a szakszemélyzet oktatásakor felhasználtuk.

**Figure 7:** Risk score of occurrences, 2020-2025

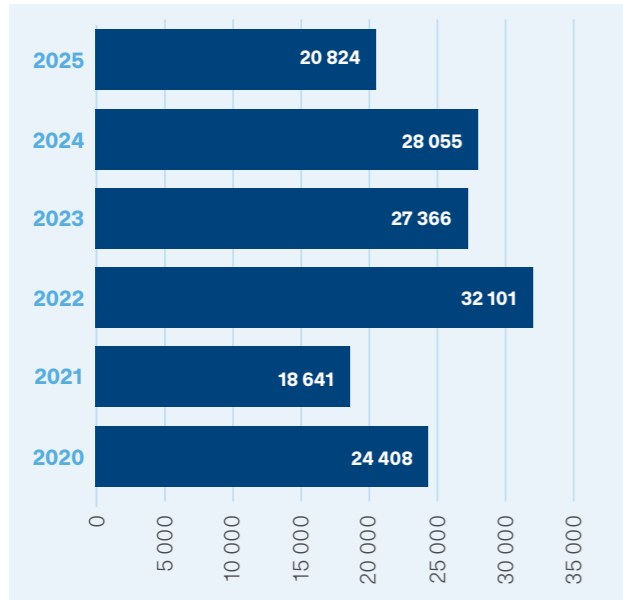


### Separation Minima Infringements and Runway Incursions in 2022

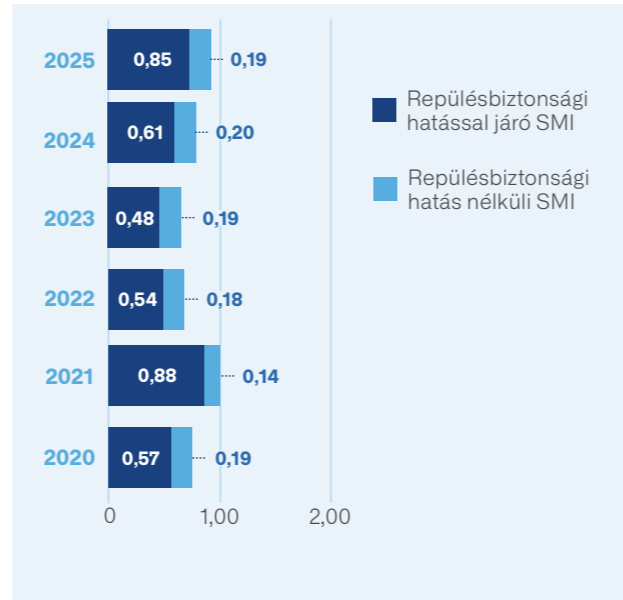
Figure 9 presents the average risk score of separation minima infringements for 2025 and the previous 5 years.

Figure 10 displays the average occurrence risk score of runway incursions with HungaroControl contribution at Budapest Liszt Ferenc International Airport.

To maintain a continuous improvement in safety performance, lessons learnt from occurrence investigation were incorporated into the trainings of air traffic controllers.



8. ábra: Az egy kockázati pontértékre jutó forgalom alakulása 2020-2025 között



9. ábra: Elkülönítésiminimum-sérülések (SMI) átlagos kockázati pontértékei 2020-2025 között

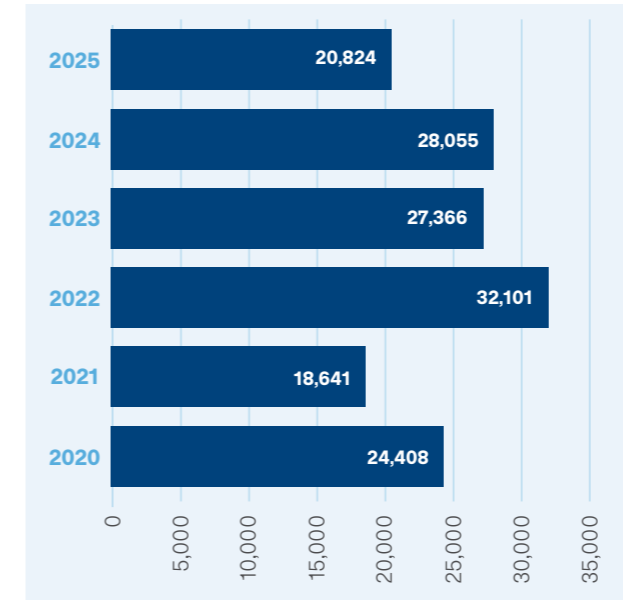
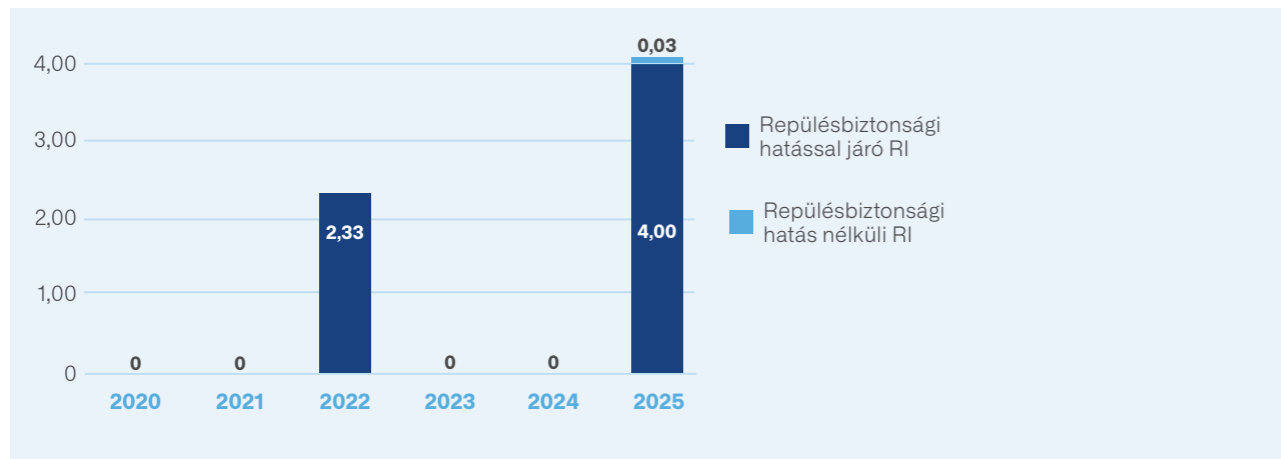


Figure 8: Traffic volumes relative to one risk point, 2020-2025



Figure 9: The average risk score of separation minima infringements, 2020-2025



10. ábra: Futópályasértések (RI) átlagos kockázati pont értékei 2020-2025 között

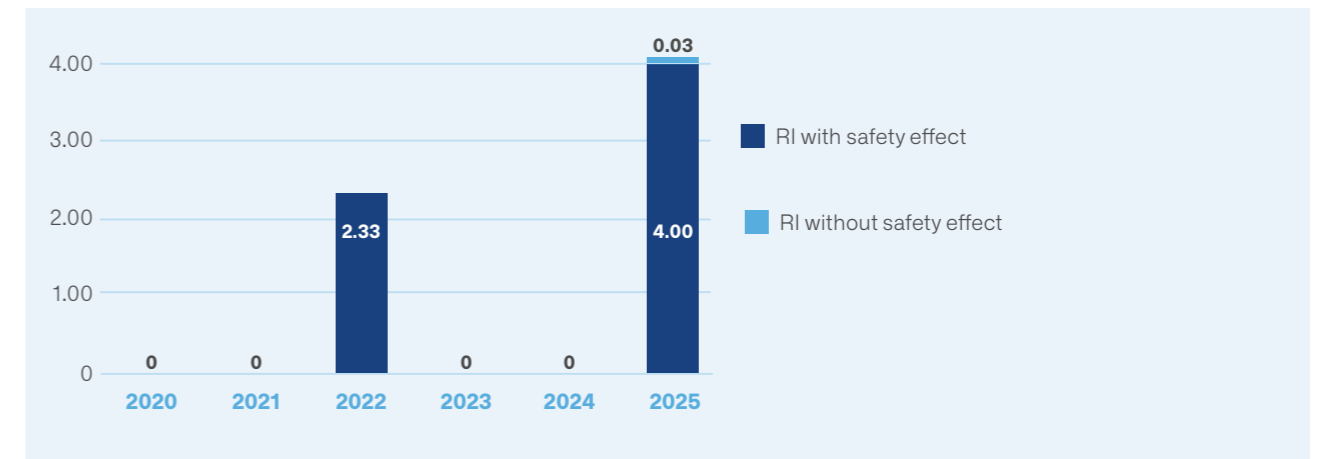


Figure 10: The average occurrence risk score of runway incursions, 2020-2025

## Partnerség és együttműködés a biztonságért

Szolgáltatásaink biztonságának és minőségének fejlesztése érdekében vállalatunk szoros partnerkapcsolatot ápol hazai és nemzetközi szervezetekkel. 2025-ben is aktívan támogattuk az EUROCONTROL Safety Team, a CANSO Safety Standing Committee, valamint a FABCE Safety Sub Committee tevékenységét.

A magyar légiforgalmi szolgálat számos külföldi és hazai partnerrel rendelkezik kétoldalú, repülésbiztonsági információcserére vonatkozó együttműködési megállapodással az SMS-rendszer fejlesztése érdekében.

A HungaroControl a társadalmi felelősségvállalás és a repülésbiztonság iránti elköteleződés jegyében 2025 márciusában szervezte meg az immár kilencedik repülésbiztonsági fórumát a magyar VFR pilóták számára. Az esemény célja, hogy felhívja a figyelmet a légtérsértések megelőzésének fontosságára, ezzel növelve a magyar ellenőrzött és nem ellenőrzött légtér biztonságát. A fórumon megtartott előadások a vállalat közösségimédia-felületein folyamatosan elérhetők.

A hazai nagy megbízhatóságú szervezetek részvételével a magyar léginavigációs szolgálat 2025 novemberében tizenharmadik alkalommal rendezte meg a HungaroControl Safety Management Fórumot. Ez a fórum a biztonságfókuszú menedzsmentrendszereken, de különböző ágazatokban – energia- és vegyipar, közlekedés – dolgozó szakemberek tapasztalatcserejét kívánja elősegíteni. A 2025-ös esemény fókuszában a mesterséges intelligencia és a big data alkalmazási lehetőségeinek bemutatása és megvitatása volt.

A biztonságos légi közlekedésért folyó együttműködés keretében, a repülésbiztonsági, minőségirányítási és védelmi politikájában megfogalmazott elve mentén, Társaságunk a munkatársait is ösztönzi az eltérések, kockázatok feltárására. Ezt elsősorban a repülésbiztonsági jelentő rendszereinek működtetésével, valamint a „Just Culture” környezet fenntartása révén teszi. A repülésbiztonsági színvonal magas szinten tartását szolgálják a munkatársak rendszeresen ismétlődő repülésbiztonság-tudatosítási képzései, valamint a változtatásokat kötelezően megelőző kockázatértékelések rendszere is.

### Összegzés

Társaságunk 2025-ben is a kitűzött céljainak megfelelő, magas repülésbiztonsági színvonalat biztosított a szolgáltatásainkat igénybe vevő légtérhasználók számára, Magyarország és a KFOR-szektor légtereiben egyaránt.

## Partnership and cooperation for safety

In order to enhance its safety and quality performance, HungaroControl maintains close partnership with domestic and international organizations. In 2025 the Company continued its active support of the EUROCONTROL Safety Team, the CANSO Safety Standing Committee and the FABCE Safety Sub-Committee, including their working groups.

The Hungarian air navigation service provider has concluded bilateral cooperation agreements on the exchange of safety information with numerous domestic and international partners in order to support the development of its SMS system.

In the spirit of corporate social responsibility and commitment to safety, the Company organised, as a tradition by now, the 9th safety forum for Hungarian VFR pilots in March 2025. The purpose of the forum is to increase the safety of the Hungarian controlled and uncontrolled airspace and to raise awareness in the prevention of airspace infringements. The

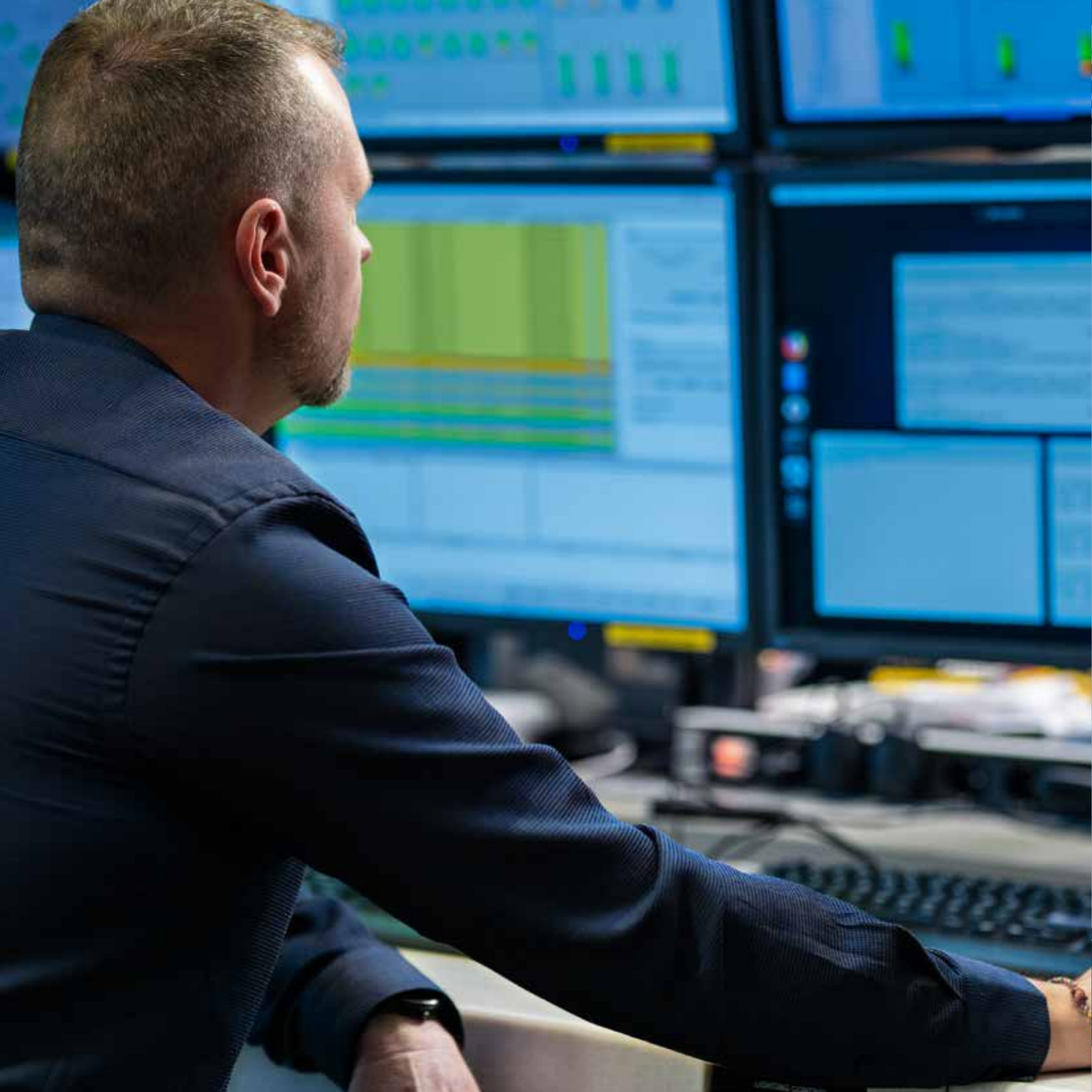
presentations of the forum are accessible via HungaroControl's social media platforms.

The Company organized the 13th HungaroControl Safety Management Forum in November 2025 for the high reliability organizations (HRO) from energy sector through chemical industry to transport. The forum aims to promote the exchange of experience with a focus on safety. The central topic of the Forum was to present and discuss the opportunities and benefits of application of artificial intelligence and big data tools.

Within the framework of cooperation for safe aviation and in line with the principles set out in its safety, quality management and security policies, our Company also encourages its employees to identify deviations and risks. This is primarily achieved through the operation of safety reporting systems and the maintenance of a “Just Culture” environment. Maintaining a high level of aviation safety is further supported by regularly recurring safety awareness training for employees, as well as by the system of risk assessments that are mandatory prior to any changes.

### Summary

In 2025, as well as in the previous years, the Company fulfilled the target for the year and provided a high-quality safety service within the Hungarian FIR and in the KFOR sector for the airspace users meeting the expectations of our partners.



# VÁLLALATI STRATÉGIA ÉS NEMZETKÖZI KAPCSOLATOK

CORPORATE STRATEGY AND  
INTERNATIONAL RELATIONS



## Stratégia

A HungaroControl 2025-2027. évi stratégiája az iparág jövőbeni átalakulására való felkészülésének stratégiája, a társaság menedzsmentjének névjegye. A hároméves időkeret válasz az elmúlt időszak volatilis külső körülményeire, 15-25 éves kitekintés keretei között.

A HungaroControl stratégiájának célja, hogy egyértelmű irányt adjon a szervezet számára, és lehetővé tegye, hogy a gyorsan változó környezetben is fenn tarthassa és javíthassa pozícióját, valamint megalapozza a társaság jövőjét.

A stratégia az alábbi fókuszterületeken alapul:

- **A légit forgalom biztonságos és hatékony áramlásának fenntartása:** a magas repülésbiztonsági színvonal megtartása mellett a folyamatosan növekvő forgalom hatékony kiszolgálása.
- **A társaság érdekeinek átfogó érvényesítése:** hazai és nemzetközi, elsősorban európai uniós szinten biztosítani, hogy a Társaság érdekeit szolgáló rendelkezések beépüljenek a születendő jogszabályokba és szakmai szabványokba.

- **Ellenállóképesség, alkalmazkodóképesség, kompetitív előnyök azonosítása és kiaknázása:** akár több éves, a légi közlekedést sújtó külső körülmény előállása esetén is megőrizze a Társaság zavartalan működéséhez szükséges pénzügyi, humán erőforrás és technológiai feltételeket, áthidalva a nehézségeket. a normál napi működésben a volatilis külső körülményekre gyorsabban tudjon reagálni, az ismert tényezőket és kockázatokat az eddigieknél tudatosabban tartsa számon a döntéshozatal segítése érdekében.

- **Élvonalbeli technológia alkalmazása:** meglévő rendszereink magas üzembiztonsága és folyamatos fejlesztése egyszerre szolgálja a biztonságos repülést és a hatékony munkavégzést, emellett pedig a korai adapter szerepkör az innováció generálásával tovább erősíthető.

- **a fenntarthatósági szemléletmód érvényesítése a működésben:** a légitforgalmi eljárások, a beszerzések, a napi működés, az energiahasználat és -hatékonyság fokozatosan feleljenek meg a fenntarthatósági elvárásoknak a távlati karbonsemlegességi célok teljesítése érdekében.

## Strategy

HungaroControl's 2025-2027 strategy aims to prepare the company for the aviation industry's transformation. It is the robust and ambitious commitment of the company's management that positions HungaroControl in an operational environment that was recently characterized by volatile external conditions, while the strategy provides a broader 15-25-year outlook.

The aim of the strategy is to give clear guidance for the organisation during the 2025-2027 timeframe, allowing HungaroControl to maintain its position and prosper in a dynamic landscape while laying down the solid foundations for future growth and success.

The corporate strategy is based on the following focus areas:

- **Ensuring safe and efficient flow of air traffic:** Maintaining high aviation safety standards while efficiently managing the continuous growth of air traffic.
- **Adequate advocacy of the company's interests:** Advocating for HungaroControl's interests on national and international platforms, primarily within the European Union, to ensure that industry

related regulations and standards incorporate provisions that benefit the company from early stages of the legislation process.

- **Resilience, adaptability, and leveraging competitive advantages:** Ensuring that, even in the event of prolonged external circumstances adversely affecting air transport, the Company maintains the financial, human resource and technological capabilities required for uninterrupted operations, thereby enabling it to withstand such challenges. In its day-to-day operations, the Company should also be able to respond more rapidly to volatile external conditions and maintain a more structured awareness of known factors and risks in support of informed decision-making.

- **Application of cutting-edge technology:** Ensuring that high operational reliability and continuous development of our existing systems contribute both to safe flight operations and efficient performance, while our position as an early adopter can be further reinforced by fostering innovation.

- **Példamutatóan együttműködő, elhivatott és megbecsült munkatársak:** a Társaságban biztosított legyen a szakmai elvek érvényesülése.

Ezen fókuszterületek mentén készültek el a légitársasági üzemeltetési, technológiai, humán erőforrás és kommunikációs, gazdasági, jogi és szakpolitikai, valamint repülésbiztonsági szakterületi stratégiák.

A 2025. február 28-i tulajdonosi jóváhagyást követően megkezdődött a hároméves stratégia végrehajtása, amelynek előrehaladását folyamatosan nyomon követjük, havi szintű szakterületi monitorozással és a Stratégia Projekt Irányító Bizottságnak való havi rendszeres beszámolókkal. Az év végén elkészült a makrogazdasági és versenykörnyezet éves felülvizsgálata, melynek eredményeképpen megállapítást nyert, hogy azok a fundamentumok, amelyekre a hároméves stratégia épül, továbbra is megállják a helyüket.



- **Embedding sustainability into everyday organisational practices:** Aligning procedures, procurement, daily operations, and energy consumption practices with a sustainability focus to progressively achieve the long-term goal of carbon neutrality.
- **Fostering a collaborative, dedicated, and valued workforce:** Cultivating an organisational culture that rewards professionalism.

Based on these focus areas, detailed strategies have been developed for the areas of air traffic operations, technology, human resources and communications, finance, legal and public policy, and aviation safety.

Following the owner's approval granted on 28 February 2025, the implementation of the three year strategy has commenced. Its progress is continuously monitored through regular reporting by the different departments and presentation of the actual status at the monthly meetings of the Strategy Project Steering Committee.

The annual review of the macroeconomic environment and the aviation industry developments was completed at the end of the year, confirming that the foundations on which the three year strategy is built continue to hold.

## Nemzetközi kapcsolatok

A globális légi közlekedés egyre összetettebb és szorosabban összefonódó rendszerként működik, amelyben a szereplők közötti együttműködés már alapfeltétel, a hatékonyság záloga. A nemzetközi szabványok, az Európai Unió egységes égbolt törekvését szolgáló jogszabályi keret, a közös technológiai fejlesztések és az európai szinten összehangolt működés hozzájárulnak ahhoz, hogy a légi közlekedés biztonságos, fenntartható és hatékony maradjon.

A HungaroControl ennek megfelelően aktívan közreműködik a kiemelt iparági nemzetközi szervezetek (ICAO, Európai Bizottság, EASA, EUROCONTROL, Network Manager, SESAR Joint Undertaking, SESAR Deployment Manager, CANSO, FAB CE, PRB) munkájában, és emellett nagy hangsúlyt fektet stratégiai és szakmai együttműködések kialakítására más léginavigációs szolgáltatókkal, repülőterekkel, szabályozókkal, valamint elsődleges ügyfeleivel, a légitársaságokkal.

2025 decemberében a HungaroControl európai szolgáltatóként elsőként vált a SOCEA (Regional Air Navigation Safety Coordination Platform for European and Asian ANSPs) regionális együttműködés tagjává. Ez a szakmai szervezet a török, azeri, üzbég, kirgiz, tadzsik

és kazah léginavigációs szolgáltatókat fogja össze, és célja a repülésbiztonság és a légiforgalom-áramlás innovációval történő fejlesztése. Tekintve, hogy forgalmunk 55%-a ebből a régióból érkezik, a tagság, az operatív és technológiai szakértői szintű együttműködések mellett stratégiai fontossággal bír.

### A Társaság számára a legjelentősebb nemzetközi együttműködések

#### CANSO – Civil Air Navigation Services Organisation

A CANSO a léginavigációs szolgáltatók érdekeit képviselő szervezetként platformot biztosít az ATM szempontok egységes megjelenítéséhez olyan stratégiai fontos kérdésekben, mint a polgári-katonai koordináció, a környezetvédelem, a drónintegráció, a kiberbiztonság vagy a mesterséges intelligencia.

A HungaroControl a CANSO számos szakmai munkacsoportjában képviselteti magát, amelyek lehetőséget biztosítanak információszerezésre, tapasztalatcserére és adott esetben a CANSO álláspont alakítására olyan kiemelt témákban, mint a repülésbiztonság, a teljesítménytervezés, a Network Manager, valamint az uniós szabályozási környezet alakulása.

## International relations

The global aviation industry is evolving into an increasingly complex and interconnected system, where collaboration among stakeholders has become a fundamental requirement. International standards, the regulatory framework supporting the European Union's Single European Sky initiative, joint technological developments and coordinated operations on a European level all contribute to ensuring that air transport remains safe, sustainable and efficient.

HungaroControl actively participates in the work of the key international industry organisations (ICAO, European Commission, EASA, EUROCONTROL, Network Manager, SESAR Joint Undertaking, SESAR Deployment Manager, CANSO, FAB CE, PRB), while also placing strong emphasis on establishing strategic and professional partnerships with other air navigation service providers, airports, regulators, and its primary customers, the airlines.

In December 2025, HungaroControl became the first European service provider to join SOCEA, the Regional Air Navigation Safety Coordination Platform for European and Asian ANSPs. This pioneering collaboration platform brings together the air navigation service providers of Turkey, Azerbaijan, Uzbekistan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Kazakhstan and

now Hungary with the aim of enhancing aviation safety and improving air traffic flow through innovation. Given that 55% of our traffic originates from this region, the membership carries strategic importance in addition to the operational and technological expert level cooperation it enables.

### Our most significant international cooperations include

#### CANSO – Civil Air Navigation Services Organisation

As an organisation representing the interests of air navigation service providers, CANSO provides a platform for the unified presentation of ATM positions on strategically important issues such as civil-military coordination, sustainability, drone integration, cybersecurity, and artificial intelligence. HungaroControl is represented in several CANSO expert working groups, which provide opportunities for information sharing, the exchange of best practices, and—where relevant—contributing to the development of CANSO positions on key topics such as aviation safety, performance planning, the Network Manager and the evolution of the EU regulatory environment.

## FAB CE – Functional Airspace Block Central Europe

ASES2+jogszabály2024-es hatálybalépésével megszűnt a kötelező nemzetközi együttműködés a tagállamok és a léginavigációs szolgáltatók között, a FAB-ok fenntartása önkéntes alapon folytatódik. A HungaroControl és partnerei ugyanakkor látnak még potenciált az együttműködésben, mivel a FAB CE kiváló koordinációs platformot biztosít az iparágat érintő főbb trendek és változások koordinált kezelésére és az ezzel kapcsolatos tapasztalatcserére. Az együttműködés legfőbb értéke a HungaroControl számára éppen a tapasztalatcseréből adódik operatív, technológiai, környezetvédelmi és humán erőforrást érintő kérdésekben.



## EUROCONTROL

Az EUROCONTROL egy nemzetközi szervezet, amelyet tagállamai azzal a szándékkal alapítottak, hogy a léginavigációs szolgáltatások hatékonyságát támogassa. Az Európai Bizottság döntése alapján az EUROCONTROL tölti be a Network Manager, valamint 2024-től kezdődően a CNS Programme Manager szerepét is, amelyek keretében az európai légiközlekedés összehangolt működését és fejlesztését hivatott támogatni. Tevékenysége kiterjed az operatív működés mellett a koncepcióalkotásra, a kutatás-fejlesztésre, teljesítménynövelésre és a légi közlekedés kulcsszereplői közötti koordinációra.

A HungaroControl szakemberei aktívan részt vesznek a Network Manager munkájában, figyelemmel kísérik az EUROCONTROL egyéb operatív és stratégiai tevékenységét is, képviselve Társaságunkat nemzetközi konferenciákon vagy szakmai egyeztetéseken.

## FAB CE – Functional Airspace Block Central Europe

With the entry into force of SES2+ regulation, the mandatory international cooperation between member states and air navigation service providers has ceased. The maintenance of FABs continues on a voluntary basis

HungaroControl and its partners nevertheless see further potential in this collaboration, as FAB CE provides a coordination platform for jointly addressing major industry trends and developments, as well as for exchanging related knowledge and experience. For HungaroControl, the primary value of this cooperation lies in the sharing of operational, technological, environmental, and human resource-related best practices.

## EUROCONTROL

EUROCONTROL is an international organisation established by its member states with the aim of supporting the efficiency of European air navigation services. Designated by the European Commission, EUROCONTROL fulfils the roles of the Network Manager and, as of 2024, the CNS Programme Manager, supporting the coordinated operation and development of European aviation. Its activities

extend beyond operational functions to include concept development, research and innovation, performance improvement, and coordination among key aviation stakeholders.

HungaroControl's experts actively contribute to the work of the Network Manager, while also closely following the Agency's activities in other operational and strategic areas. They represent the company at international conferences and professional consultations.





**FEJLESZTÉSEK**

DEVELOPMENTS



A 2025-ös év a HungaroControl számára elsősorban a 2024-ben meghatározott stratégiai célok gyakorlati kibontását és megvalósításának megalapozását jelentette. Az előző évben elindított stratégiaalkotási munka 2025-ben vált teljessé a főbb stratégiai dokumentumok véglegesítésével, miközben a hangsúly egyre inkább a konkrét fejlesztésekre, projektek előkészítésére és végrehajtására helyeződött. A 2025-ben elvégzett munka egyben megalapozza a 2026-ra tervezett további fejlesztéseket is, köztük a nyári forgalom kezelését támogató új magaslég-téri szektor bevezetését, amely az irányítói munka-terhelés és a késések csökkentését célozza.

## Technológiai stratégiák

### Kibervédelmi stratégia

2024 óta, mint minden iparág, a légügyi ágazat is tapasztalta az egyre növekvő kibervédelmi incidensek számszerű növekedését, és a támadások egyre kifinomultabb formáit. 2025 első negyedévében kezdődött meg az egységes, modernizált kibervédelmi stratégia kidolgozása, amelynek fő célja a kritikus szolgáltatásaink, különösen a légiforgalmi irányítási rendszerek folyamatos rendelkezésre állásának és adatbiztonságának fenntartható, kockázatalapú megerősítése volt. Emellett jelentős lépéseket tettünk az európai NIS2 irányelvnek való teljes

megfelelés felé, a Magyarország kiberbiztonságáról szóló 2024. évi LXIX. törvény, valamint a 7/2024. (VI. 24. A biztonsági osztályba sorolás követelményeiről szóló MK rendelet elvárásainak megfelelően.

2025-ben a szervezet a korábbi évek eredményeire építve átalakította és megerősítette kibervédelmi képességeit. Kiemelt figyelmet fordított a kockázatalapú védelemre, a kontrollrendszer fejlesztésére, a SOC működésének újragondolására, valamint a munkavállalói biztonságtudatosság növelésére. Az egységesített kockázatértékelési módszertan alapján megkezdődött a kritikus rendszerekre szabott kontrollcsomagok kialakítása, különös hangsúllyal az adatbiztonságra, a hozzáférés-kezelésre és az eseményészlelésre. A Security Operations Center folyamatai tovább erősödtek: fejlődtek a detektálási és incidenskezelési képességek, valamint a fejlett analitikára épülő megközelítések. Ezzel párhuzamosan a szervezet kiemelt figyelmet fordított a humán biztonság erősítésére, célzott kommunikációval és korszerűsített oktatási anyagokkal támogatva a biztonságtudatosságot, különös tekintettel az újonnan belépő munkatársakra.

A kiemelt projektek közül a NIS2 program a megvalósítási szakaszba lépett, miután lezárult a megfelelőségi hiányosságokat feltáró GAP analysis. Megkezdődött az intézkedési ütemterv végrehajtása, valamint az információbiztonsági irányítási és döntéshozatali

For HungaroControl, the year 2025 primarily meant the practical unfolding of the strategic objectives defined in 2024 and laying the groundwork for their implementation. The strategy-making work launched the previous year was completed in 2025 with the finalization of the main strategic documents, while the focus increasingly shifted to specific developments, project preparation and implementation. The work completed in 2025 also lays the foundation for further developments planned for 2026, including the introduction of a new upper airspace sector supporting the management of summer traffic, which aims to reduce controller workload and delays.

## Technological strategies

### Cybersecurity Strategy

Since 2024, like all industries, the aviation sector has experienced an increasing number of cyber security incidents and increasingly sophisticated forms of attacks. The development of a unified, modernized cyber security strategy began in the first quarter of 2025, the main goal of which was to sustainably strengthen the continuous availability and data security of our critical services, especially air traffic control systems, in a risk-based manner. In addition, we have taken significant steps towards full compliance with the European NIS2 Directive,

Act LXIX of 2024 on Cyber Security of Hungary, and Act 7/2024. (VI. 24. In accordance with the expectations of the MK Decree on the requirements for security classification.

In 2025, the organization transformed and strengthened its cyber defense capabilities, building on the results of previous years. It paid special attention to risk-based protection, the development of the control system, the rethinking of the SOC operation, and increasing employee security awareness. Based on the unified risk assessment methodology, the development of control packages tailored to critical systems began, with a special emphasis on data security, access management, and event detection. The processes of the Security Operations Center were further strengthened: detection and incident management capabilities and approaches based on advanced analytics were developed. In parallel, the organization paid special attention to strengthening human security, supporting security awareness with targeted communication and modernized educational materials, especially for newly joining employees.

Among the priority projects, the NIS2 program entered the implementation phase after the GAP analysis revealing compliance gaps. The implementation of the action plan and the strengthening of the

keretek megerősítése, beleértve a felelősségek tisztázását és a kapcsolódó szabályozások felülvizsgálatát. A SOC-projekt stratégiai célként határozza meg egy egységes, auditálható, 24/7 működésű, kockázatalapú detektáló és reagáló képesség kialakítását, válaszul a növekvő fenyegetési környezetre és a jelenlegi töredezett, részben manuális folyamatokra. A fejlesztések célja a valós idejű eseményészlelés, a gyorsabb és átláthatóbb incidenskezelés, a NIS2-nek megfelelő monitoring- és naplózási szint elérése, valamint hosszú távon egy proaktív, fenyegetésvadászatra épülő működés megteremtése.

## Mesterséges intelligencia stratégia

A HungaroControl 2025-ben lezárta a mesterséges intelligencia alkalmazására vonatkozó átfogó AI-stratégia kidolgozását, amely a technológiai lehetőségek mellett jogi, humán és kiberbiztonsági szempontból is értékeli a szervezet felkészültségét és fejlődési irányait, összhangban Magyarország Mesterséges Intelligencia Stratégiájával.

a stratégia részletesen bemutatja az AI aktuális helyzetét az általános és az ATM-specifikus környezetben, meghatározza a HungaroControl számára releváns fejlesztési területeket, valamint jövőképet és prioritált stratégiai irányokat fogalmaz meg, megvalósítási akciótervvel kiegészítve.

A stratégia kidolgozásának fontos eleme volt a munkavállalók bevonása: a szervezeten belüli ötletgyűjtés során közel 170, a mindennapi munkát támogató AI use case javaslat érkezett. A konszolidáció eredményeként 128 use case került azonosításra, melyek 13 fő kategóriába és 27 alkategóriába lettek sorolva. Az alkategóriák súlyozása és prioritizálása több szempont – többek között a felhasználók száma, a skálázhatóság, az újrafelhasználhatóság, az érintett szakterületek köre, valamint a komplexitás és az implementációs időigény – alapján történt. Az így kialakított végleges rangsor a stratégia részeként 2025 szeptemberében elfogadásra került.

A stratégia elfogadását követően megkezdődött a megvalósítás előkészítése: a legmagasabb prioritású tizenkét use case alkategória esetében műszaki specifikációk készülnek. Ezzel párhuzamosan zajlik az AI-kompetenciaközpont koncepciójának kidolgozása, amely egy mátrix szervezeti működésre épül, célja a stratégiában meghatározott irányok skálázható és szabályozott végrehajtása, azok mindennapi működésbe való átültetése, valamint a stratégia rendszeres, éves felülvizsgálata és frissítése.

Emellett 2025-ben elindultak az AI-infrastruktúrához szükséges hardverbeszerzéseket előkészítő egyeztetések, valamint a méretezési és funkcionális követelményeket rögzítő további AI-specifikációk

information security governance and decision-making frameworks have begun, including the clarification of responsibilities and the review of related regulations. The SOC project defines the development of a unified, auditable, 24/7 operating, risk-based detection and response capability as a strategic goal, in response to the growing threat environment and the current fragmented, partly manual processes. The aim of the developments is to achieve real-time event detection, faster and more transparent incident management, a monitoring and logging level corresponding to NIS2, and in the long term, to create a proactive, threat-hunting-based operation.

## Artificial Intelligence Strategy

In 2025, HungaroControl completed the development of a comprehensive AI strategy for the application of artificial intelligence, which, in addition to technological opportunities, also assesses the organization's preparedness and development directions from a legal, human and cybersecurity perspective, in line with the Artificial Intelligence Strategy of Hungary.

The strategy presents in detail the current state of AI in the general and ATM-specific environment, identifies relevant development areas for HungaroControl, and formulates a vision and prioritized strategic directions, supplemented by an implementation action plan.

An important element in the development of the strategy was the involvement of employees: during the brainstorming within the organization, nearly 170 AI use case proposals supporting everyday work were received. As a result of the consolidation, 128 use cases were identified, which were classified into 13 main categories and 27 subcategories. The weighting and prioritization of the subcategories was based on several criteria, including the number of users, scalability, reusability, the range of disciplines involved, and the complexity and implementation time required. The final ranking thus established was adopted as part of the strategy in September 2025.

Following the adoption of the strategy, preparations for implementation began: technical specifications are being prepared for the twelve highest priority use case subcategories. In parallel, the concept of the AI competence center is being developed, which is based on a matrix organizational operation and aims to implement the directions defined in the strategy in a scalable and regulated manner, translate them into everyday operations, and regularly review and update the strategy annually.

In addition, negotiations to prepare hardware purchases for the AI infrastructure and the development of additional AI specifications setting

kidolgozása. 2025 elsősorban a stratégia gyakorlati megvalósításának megalapozásáról szolt, biztosítva a következő évek fejlesztéseikhez szükséges szervezeti, technológiai és szakmai kereteket.

## UTM

Az UTM (Unmanned Traffic Management) stratégia célja a pilóta nélküli légi járművek (drónok) forgalmi menedzsmentjének keretrendszerbe foglalása, valamint a biztonságos és ellenőrizhető működésük feltételeinek megteremtése a magyar légtérben. 2025-ben az alábbi főbb előrelépések történtek az UTM területén:

- az UTM-stratégia az érintett állami szereplők – többek között a hatóságok, szakszolgálatok és rendvédelmi szervek – bevonásával felülvizsgálatra és frissítésre került, a Nemzetgazdasági Minisztérium (NGM) pedig elfogadta;
- a frissített stratégiai irányok mentén átdolgoztuk az UTM-rendszer műszaki specifikációját is, amely szintén elfogadásra került.

A fenti lépések megalapozzák a hazai UTM-rendszer további fejlesztését és a drónműveletek szabályozott, biztonságos integrációját a polgári légi közlekedési környezetbe.

## Kiemelt fejlesztések

### mirTWR program

A mirTWR (moduláris, integrált, távoli toronyirányítási rendszer) fejlesztési program keretében megvalósuló négy projekt valamilyen formában érinti a toronyirányításban használt összes rendszert. A földfelszíni mozgásokat figyelő rendszer (A-SMGCS) két fázisban éri el azt a moduláris és integrált funkcionáltságot, amely jelentősen egyszerűsíti a munkakörnyezetet, vagyis pozitív hatással van az irányítói munkaterhelésre és helyzettudatosságra. A videórendszert és a szimulátorfunkcionáltságot az irányítói visszajelzések alapján fejlesztjük, legfőképpen a telepített kameraoszlopok segítségével. Megújult továbbá a repülőtéri másodlagos felderítést biztosító multilaterációs felderítő rendszer is.

Még 2022-ben születtek meg az új irányítórendszerek és a munkakörnyezet kialakítására vonatkozó tervek, megkezdődött a videórendszer és az A-SMGCS fejlesztése, valamint a szimulátor kialakítása is. Kiépült az új kényszerhelyzeti munkaterem - irányítópultokkal és videófallal -, valamint telepítettek az új kényszerhelyzeti és szimulációs központot kiszolgáló rendszereket is.

out sizing and functional requirements were launched in 2025. 2025 was primarily about laying the foundation for the practical implementation of the strategy, ensuring the organizational, technological and professional frameworks necessary for the developments of the coming years.

## UTM

The aim of the UTM (Unmanned Traffic Management) strategy is to include the traffic management of unmanned aerial vehicles (drones) in a framework system and to create the conditions for their safe and controllable operation in Hungarian airspace. In 2025, the following major advances were made in the field of UTM:

- the UTM strategy was reviewed and updated with the involvement of relevant state actors – including authorities, specialist services and law enforcement agencies – and was accepted by the Ministry of National Economy (NGM);
- the technical specification of the UTM system was also revised along the updated strategic directions, which was also accepted.

The above steps lay the foundation for the further development of the domestic UTM system and the

regulated, safe integration of drone operations into the civil aviation environment.

## Important developments

### mirTWR

The four projects under the mirTWR (Modular, Integrated, Remote Tower Management System) development programme will affect all the systems used in tower management in some way. The Advanced Surface Movement Guidance & Control System (A-SMGCS) achieves both an integrated and a modular functionality that simplifies the working environment significantly, thus has a positive impact on the workload and situational awareness of the ATCOs. The video system and simulator functionality are developed based on the feedback from ATCOs, mainly through the use of cameras installed on columns. In addition, the airport's multilateration reconnaissance system for secondary reconnaissance has also been upgraded.

Plans for the new control systems and working environment were finalised before the end of 2022, and the development of the video system and A-SMGCS, as well as the simulator, has started. The new emergency work room - with control panels and video wall - was built, and the systems

Folyamatos operatív üzem mellett valósítottuk meg a multilaterációs felderítőrendszer korszerűsítését, az antennák cseréjét és a rendszer migrációját az új repülőtéri optikai gyűrűre.

A mirTWR rendszerre épülő távoli toronyirányítás infrastrukturális alapfeltételeit a HungaroControl székházában teremtjük meg, így 2023-ban az ANS III. épületben egy új munkateremet alakítottunk ki, amely éles irányítási környezetként szolgál majd. Emellett a mirTWR program keretében egy kényeszerhelyzeti, illetve szimulátorközpontot is létrehoztunk, amely az ANS I. épületben kapott helyet. Ennek a speciális rendeltetésű helyiségnek a kialakítása 2022 őszén megtörtént, így a terv szerint haladnak a mirTWR rendszerre való átállás előkészületei. 2025-ben a rendszerfejlesztés záró szakasza volt fókuszban, hogy az eddigieknél jóval magasabb szintű és biztonságosabb szolgáltatást nyújtsunk, térben távol a futópályáktól. A tervek szerint 2026 november indul az éles üzem, miután elkezdődhet a repülőtéri irányítótorony több évig tartó felújítása.

## En-route radarcseré

A HungaroControl alaptevékenységének ellátáshoz nélkülözhetetlenek a megfelelő minőségű légtérfelderítési adatok, ezért Társaságunk két távolkörzeti radarberendezést is üzemeltet. A HungaroControl

által üzemeltett távolkörzeti elsődleges és Mode-S képességű másodlagos légtérfelderítő radarokat 2007-ben telepítettük. A berendezések tervezett hasznos élettartama és gyártói támogatása is lejár, így azok cseréje szükséges. 2024-ben a nyugati országrész légtérfelderítését biztosító kőris-hegyi radarállomás cseréje kezdődött el. A helyszíni átvételi és repülési tesztek is sikeresen zárultak, az operatív üzem 2025. májusában elindult. A keleti országrész légtérfelderítését biztosító püspökladányi radarállomás cseréje folyamatban van, várhatóan 2026 nyarán fog megkezdődni az operatív üzem.

## WAM

A Eurocontrol elvárásainak megfelelően a HungaroControl két szekunder radart telepített és üzemeltet a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren. A TAR2 jelű radar életciklusa 2026-ban a végéhez ér, ezért a felderítési funkcióját ki kell váltani. Az összes lehetséges megoldást számításba vettük, azok műszaki előnyeit és hátrányait összevettük, végül a hagyományos primer - szekunder radar helyett a „Wide Area Multilateration” (WAM) technológiára esett a választásunk. Ez a technológia nagyobb felderítési pontosságot és csökkentett terhelést jelent a 1030/1090 MHz frekvenciasávban. Emellett a WAM előfeltétele a párhuzamos leszállási eljárás bevezetésének, illetve kevésbé érzékeny a repülőtér és annak

supporting the new emergency and simulation centre were installed.

The multilateration reconnaissance system was upgraded, the antennas replaced and the system migrated to the new airport optical ring, with continuous operational service. The basic infrastructural conditions for remote tower control based on the mirTWR system will be created at the headquarters of HungaroControl, so in 2023 we will set up a new working room in the ANS III building, which will serve as a live control environment. In addition, a contingency and simulator centre has been created in the framework of the mirTWR programme, located in the ANS I building. This special purpose room was completed in the autumn of 2022, so preparations for the transition to mirTWR are on track.

In 2025, the focus was on the final phase of system development, to provide a much higher level and safer service than before, spatially away from the runways. According to plans, live operation will begin in November 2026, after which the renovation of the airport control tower, which will last several years, can begin.

## En-route radar replacement

HungaroControl's core business requires high-quality airspace reconnaissance data, which is

why our company operates two long-range radar installations. The long-range primary and Mode-S capable secondary airspace reconnaissance radars operated by HungaroControl were installed in 2007. The planned useful life and manufacturer support of the equipment are also expiring, so their replacement is necessary. In 2024, the replacement of the Kőris-Hegy radar station, which provides airspace reconnaissance for the western part of the country, began. On-site acceptance and flight tests were also successfully completed, and operational operation began in May 2025. The replacement of the Püspökladány radar station, which provides airspace reconnaissance for the eastern part of the country, is in progress, and operational operation is expected to begin in the summer of 2026.

## WAM

In accordance with Eurocontrol's requirements, HungaroControl has installed and operates two secondary radars at Budapest Liszt Ferenc International Airport. The life cycle of the TAR2 radar will end in 2026, so its reconnaissance function must be replaced. We considered all possible solutions, compared their technical advantages and disadvantages, and finally opted for the “Wide Area Multilateration” (WAM) technology instead of the traditional primary-secondary radar. This technology

környékén történő területfejlesztésekre. Az első közbeszerzési eljárás eredménytelen volt, ugyanakkor a másodikat az ERA a.s. nyerte meg, a szerződéskötésre 2025 májusában került sor. 2026-ban a rendszer telepítése és tesztelése várható, az operatív üzembeállást 2027 elejére tervezzük.

### ATM Backup rendszer

A projekt 2019-ben indult azzal a céllal, hogy leváltsa a jelenleg használatos LanRadart és Kradart, mivel azok házon belüli fejlesztése már nem lehetséges. Ez kiváló alkalom volt arra is, hogy a vállalat igényeinek jobban megfelelő rendszert alkossunk meg, amely nem csupán tartalék, hanem más funkciók ellátására is alkalmas, például kiegészítő információk megjelenítésére (LoA, repülőgép adatbázis). 2022-ben sikeresen lezárult a projekt első fázisa, a második fázis 2023 februárjában kezdődött el. 2023 év végéig lezárult a rendszerhez tartozó másodlagos, szélesebb körű redundanciát biztosító (fallback) hálózat kiépítése. 2024-ben tovább folytatódott az ATM backup szoftver fejlesztése, az előrehaladásról több demot rendeztünk. 2024 októberben megtörtént a sikeres gyári átvételi teszt. 2025-ben a rendszer helyszíni átvételi teszt-sorozata is lezárult, illetve megkezdődtek a műszaki és irányítói oktatások is. Az üzembeállítás 2026 első félévének végén várható.

### MATIAS Build 14

A MATIAS-irányítórendszer továbbfejlesztésének következő lépcsője a Build 14-es verzió üzembe állítása. Ez - az eddigiektől eltérő módon - nemzetközi kooperációban valósul meg, több külföldi léginavigációs szolgáltatóval és a Thales-szel együttműködve. Úgy szeretnénk módosítani a rendszer főbb alkotóelemeit, hogy azok továbbfejlesztettek legyenek, ami a hosszú távú alkalmazhatóságot javítja, így megfelel a CP1, majd később a CP2 jogszabályi követelményeknek is. A szerződéskötés 2024 decemberében megtörtént, az operatív üzembe állás 2029-ben várható. 2025-ben több mérföldkő is megvalósult, ezeken az úgynevezett Visibility Pointokon a rendszer egyes alkotóelemeinek fejlesztése prototípusait ismertük meg, illetve észrevételeztük azok működését. Ez a hibák korai felismerését, illetve a mindenkori fejlesztési irányok pontosítását szolgálja. Ezen kívül a rendszerdokumentációk pontosítása és véglegesítése is zajlott.

### AFTN-AMHS Upgrade

Jelenleg a HungaroControl a 2009-ben telepített AFTN (Aeronautical Fixed Telecommunication Network) / AMHS (Aeronautical Message Handling System) központon keresztül valósítja meg a légiforgalmi üzenetek távközlési továbbítását, úgymint

means higher reconnaissance accuracy and reduced load in the 1030/1090 MHz frequency band. In addition, WAM is a prerequisite for the introduction of the parallel landing procedure and is less sensitive to spatial developments in and around the airport. The first public procurement procedure was unsuccessful, while the second was won by ERA a.s., and the contract was signed in May 2025. The system is expected to be installed and tested in 2026, with operational commissioning planned for early 2027.

### ATM Backup System

The project was launched in 2019 with the aim of replacing the currently used LanRadar and Kradar, as their in-house development is no longer possible. This was also an excellent opportunity to create a system that better meets the company's needs, which is not only a backup, but also suitable for performing other functions, such as displaying additional information (LoA, aircraft database). The first phase of the project was successfully completed in 2022, the second phase began in February 2023. By the end of 2023, the construction of the secondary, wider redundancy (fallback) network belonging to the system was completed. In 2024, the development of the ATM backup software continued, and several demos were held to show the progress. In October 2024, the successful factory acceptance test took place. In 2025, the system's on-site acceptance

test series was completed, and technical and operator training began. Commissioning is expected at the end of the first half of 2026.

### MATIAS Build 14

The next step in the further development of the MATIAS control system is the commissioning of Build 14. This is being implemented - in a different way than before - in international cooperation, in collaboration with several foreign air navigation service providers and Thales. We want to modify the main components of the system so that they can be further developed, which improves long-term applicability, thus meeting the CP1 and later CP2 legal requirements. The contract was signed in December 2024, and operational commissioning is expected in 2029. Several milestones were achieved in 2025, at these so-called Visibility Points, we got to know the prototypes of the development of individual components of the system and observed their operation. This serves the early detection of errors and the clarification of current development directions. In addition, the system documentation was also clarified and finalized.

### AFTN-AMHS Upgrade

Currently, HungaroControl implements the telecommunications transmission of air traffic

a légi járművek mozgásával kapcsolatos üzenetek (repülési tervek, törlések, módosítások, veszélyességi, sürgősségi, repülésbiztonsági üzenetek), meteorológiai üzenetek (METAR, TAF, SIGMET), NOTAM-ok (Notice To Airmen) küldését és fogadását. A jelenleg üzemelő AFTN/AMHS rendszer 2015-ben hardverfejlesztésen esett át, de ennek ellenére a 2009-ben telepített központ 2018 októberében elérte a hasznos élettartamának végét. A repülésbiztonság garantálása és a légiforgalmi szolgáltatásnyújtás zökkenőmentes biztosítása érdekében időszerű egy új AFTN/AMHS központ beszerzése. A projekt célja, hogy az élettartama végét elérő rendszer lecserélésével egy korszerű AFTN/AMHS központot telepítsünk, amely szavatolja a légiforgalmi irányítás folytonosságát és a repülésbiztonság megfelelő szintjét. A beszerzés lehetővé teszi azt is, hogy a már meglévő partnerekkel (szomszédos országok, EUROCONTROL) továbbra is fenntartható legyen az IP-alapon működő AMHS üzenetforgalom. A beruházás további célja a jelenlegi megoldáshoz képest előrelépést jelentő redundáns kialakítás létrehozása az ANS I. és ANS III. épületek között, amivel megteremtjük a lehetőségét annak, hogy az ANS I. Kényszerhelyzeti Központ AFTN/AMHS üzenetforgalom tekintetében autonóm kényszerhelyzeti központként üzemelhesen. 2023-ban megtörtént a rendszer fejlesztése külsős partner által, amit a HungaroControl elfogadott. A partner a rendszerelemeket leszállította, a HungaroControl

technikai környezetének kialakítása megtörtént, melyet sikeres Site Acceptance Test-tel zártunk. 2025-ben elkezdődött az átállás előkészítése és a hatósági üzembehelyezési eljárás lefolytatásának előkészítése.

### ATM System Test Tool

Az ATM System Test Tool a MATIAS Non Regression Tool továbbfejlesztése. A fejlesztés célja a HungaroControl által operatív irányítási célokra használt ATM-rendszerek, azaz a magyar távol- és közeli körzeti légiforgalmi irányítás éles (MATIAS) és tartalék irányítórendszer (Polaris) példányainak, ezentúl a terminal irányítási terület által használt InNova aerodrome irányítási rendszer automatizált feketedoboz alapú funkcionális és nem-funkcionális regressziós tesztelését egységesen megvalósító eszközrendszer létrehozása, amely az eredményeket kiértékelhetően megjeleníti, ezzel támogatva a tesztelést végző kollégákat. A projekt 5. fejlesztési fázisa 2025 februárjában indult, és 2026 februárjában lezárult, amelynek célja volt a jelenlegi Test Tool képességeinek továbbfejlesztése, a tesztesetek és tesztlefedettség növelése mellett az eszköz kiterjesztése további a HungaroControl által használt ATM rendszerekre, így a Polaris tartalék irányító rendszeréhez történő mélyebb integráció mellett, már az InNova TWR irányítási rendszerre is.

messages through the AFTN (Aeronautical Fixed Telecommunication Network) / AMHS (Aeronautical Message Handling System) center installed in 2009, such as the sending and receiving of messages related to aircraft movements (flight plans, cancellations, modifications, hazard, emergency, flight safety messages), meteorological messages (METAR, TAF, SIGMET), NOTAMs (Notice To Airmen). The currently operating AFTN/AMHS system underwent hardware upgrades in 2015, but despite this, the center installed in 2009 reached the end of its useful life in October 2018. In order to guarantee flight safety and ensure the smooth provision of air traffic services, it is timely to acquire a new AFTN/AMHS center. The aim of the project is to replace the system that has reached the end of its service life and install a modern AFTN/AMHS centre, which guarantees the continuity of air traffic control and the appropriate level of flight safety. The procurement also enables the continuation of IP-based AMHS message traffic with existing partners (neighbouring countries, EUROCONTROL). A further aim of the investment is to create a redundant design between the ANS I. and ANS III. buildings, which is an improvement over the current solution, thus creating the possibility for the ANS I. Emergency Centre to operate as an autonomous emergency centre with regard to AFTN/AMHS message traffic. In 2023, the system was developed by an external partner, which was accepted by HungaroControl. The partner

delivered the system components, and the technical environment of HungaroControl was established, which was concluded with a successful Site Acceptance Test. Preparations for the transition and the official commissioning procedure began in 2025.

### ATM System Test Tool

The ATM System Test Tool is a further development of the MATIAS Non Regression Tool. The aim of the development is to create a tool system that uniformly implements the automated black box-based functional and non-functional regression testing of the ATM systems used by HungaroControl for operational control purposes, i.e. the live (MATIAS) and backup control systems (Polaris) of the Hungarian long-range and short-range air traffic control, and the InNova aerodrome control system used by the terminal control area, from now on, which displays the results in an evaluable way, thus supporting the colleagues performing the testing. The 5th development phase of the project started in February 2025 and was completed in February 2026, with the aim of further improving the capabilities of the current Test Tool, increasing test cases and test coverage, and extending the tool to further ATM systems used by HungaroControl, including deeper integration with the Polaris backup control system and the InNova TWR control system.

## Meteorológiai fejlesztések

A HungaroMet Zrt.-vel együttműködve több jelentős előrelépés történt a léginavigációs meteorológiai szolgáltatás terén. 2025 tavaszától a nyár végéig a nappali időszakban személyes jelenléttel és kihe-lyezett munkaállomással támogattak bennünket a HungaroMet meteorológusai, így az áramlásszer-vezési, a kapacitás-tervezési és munkaszervezési döntésekhez mindig a legfrissebb zivatar-előrejel-zési információk álltak rendelkezésünkre. Emellett a zivatarszezon idejére a légiforgalmi irányítást és repüléstájékoztatót végző kollégák első kézből kaphatnak repülésmeteorológiai információkat.

A fejlesztések másik ága az légiforgalmi irányítók pultján megjelenített meteorológiai információk kibővítése volt. Szektoronkénti szél- és turbulencia előrejelzésekkel, illetve a KFOR-szektorra is kiter-jesztett aktuális csapadékradar és zivatar-felhőtető információval bővült a felhasználható meteorológiai információk köre.

### Új szektorizáció a magaslégtérben

A 2026. április 16-án induló új szektorstruktúrában az FL335 és FL375 szinteken két új vertikális szektorvá-gást vezetünk be. Ez lehetővé teszi az intruder járatok által okozott terhelések rugalmasabb kezelését.

Magyarország a szektorizációs gyakorlat szempont-jából egy átmeneti zónában helyezkedik el: míg keleti szomszédainknál (Románia, Bulgária) régóta alkal-mazott a dinamikus, magasság szerinti szektorizáció, addig nyugaton (Ausztria) merev, fix szektorvágások működnek. A hazai megoldás ennek a két eltérő meg-közelítésnek az egyensúlyát teremti meg, elsősorban az intruder-forgalom kezelésének igénye miatt.

A szektorvágások iránti igény 2025 őszén jelent meg, amely jelentős, és több területet érintő műszaki és operatív felkészülést igényelt. A MATIAS-rendszerben kiterjedt módosításokat fogantatóztunk, mert az új vertikális vágások szoftverfrissítést követeltek, de a kommunikációs rendszerek átalakítására is szükség volt. Az intézkedésnek köszönhetően az ACC-ben a magassági rétegek száma 6-ról 8-ra nőtt, az üzemi ACC frekvenciák száma pedig 16-ról 21-re bővült (5 új frekvencia). Emellett 24 új telefonszám került beveze-tésre, módosult a teljes telefonos és rádiós kiosztás, nőtt a légtérdozok száma (18-ról 24-re), valamint megtörtént a VCS központok hardverbővítése és a Frequentis szoftver upgrade-je is.

Az új vágások miatt a frekvenciagazdálkodás kiemelt szerepet kapott: a rendszertervezés a helyi telephelye-inken végzett rádiófrekvenciás zavartatásvizsgálatokra

## Meteorological developments

In cooperation with HungaroMet Zrt., several significant advances were made in the field of air navigation meteorological services. From the spring of 2025 until the end of the summer, HungaroMet meteorologists supported us with personal presence and a remote workstation during the daytime, so that we always had the most up-to-date thunderstorm forecast information available for flow organization, capacity planning and work organization decisions. In addition, during the thunderstorm season, colleagues in charge of air traffic control and flight information can receive first-hand aviation meteorological information.

Another branch of the developments was the expansion of the meteorological information displayed on the air traffic controller's desk. The range of usable meteorological information was expanded with sector-specific wind and turbulence forecasts, as well as current precipitation radar and thunderstorm cloud information extended to the KFOR sector.

### New sectorization in upper airspace

In the new sector structure starting on April 16, 2026, we will introduce two new vertical sector cuts

at FL335 and FL375. This will allow for more flexible management of the loads caused by intruder flights. Hungary is located in a transitional zone in terms of sectorization practice: while dynamic, height-based sectorization has long been applied in our eastern neighbors (Romania, Bulgaria), rigid, fixed sector cuts are in operation in the west (Austria). The domestic solution creates a balance between these two different approaches, primarily due to the need to manage intruder traffic.

The need for sector cuts appeared in the fall of 2025, which required significant technical and operational preparation covering several areas. We implemented extensive modifications to the MATIAS system because the new vertical cuts required a software update, but also required a transformation of communication systems. As a result of the measure, the number of altitude layers in the ACC increased from 6 to 8, and the number of operational ACC frequencies increased from 16 to 21 (5 new frequencies). In addition, 24 new telephone numbers were introduced, the entire telephone and radio allocation was modified, the number of airspace boxes increased (from 18 to 24), and the hardware expansion of the VCS centers and the Frequentis software upgrade were also carried

épült, az időszűke miatt pedig tartalékfrekvenciák újrahasznosítására is szükség volt. Ennek eredményeként minden új szektor saját rádiófrekvenciával és redundáns rádiópárral rendelkezik. A bevezetést oktatás és irányítói szimulációk támogatták, biztosítva a szektorvágások hatékony és stabil üzemeltetését.

## Szolgáltatásfejlesztés

### SESAR – Kutatás-fejlesztés az iparág legjobbjaival

A SESAR 3 Digital European Sky program keretében 2025-ben kiemelkedő pályázati eredményt értünk el: a benyújtott hét kutatás-fejlesztési pályázat közül hat industrial research projekt támogatást nyert. A nyertes projektek stratégiai partnereinkkel - INDRA, THALES és TERN - közös konzorciumokban valósulnak meg. Az eredmény visszaigazolja a HungaroControl aktív és meghatározó szerepét az európai ATM kutatás-fejlesztési ökoszisztémában, valamint közvetlen lehetőséget biztosít arra, hogy a társaság a legújabb digitális, automatizálási és mesterséges intelligencián alapuló megoldások validálásában közvetlenül részt vegyen.

## Győztes projektek

### • Digital and Dynamic LoAs

A projekt célja a LoA-k (Letter of Agreements) digitalizálása és szabványosítása, valamint az érintett szereplők közötti interoperábilis adatcsere lehetővé tétele. A statikus, PDF-alapú dokumentumokat strukturált, géppel olvasható formátum váltja fel, amely lehetővé teszi a LoA-k megosztását és feldolgozását az ANSP-k, a Network Manager és - ahol releváns - a légteret használó felek számára. A koncepció dinamikus korlátozás-egyeztetést biztosít, amely lehetővé teszi a LoA-feltételek valós idejű kétoldalú felülvizsgálatát, módosítását vagy deaktiválását, valamint az aktualizált korlátozási információk elosztását az érintett szereplők felé.

### • Next GEN ATM system - THALES

A projekt célja egy mesterséges intelligenciával támogatott légiforgalmi irányító rendszer kialakítása, amely automatizált javaslatokat, konfliktuskezelést és részben vagy teljesen automata repülésirányítást biztosít. A rendszer része egy AI támogatott digitális asszisztens, mely előre kiszámítja azokat az engedélyeket, amelyeket az irányító nagy valószínűséggel kiadna, például közvetlen útvonalat (DCT), When Ready Descend (WRD) süllyedést vagy optimalizált megközelítési pályát (Path Pro). A konfliktusok kezelését a klasszikus

out. Due to the new cuts, frequency management was given a prominent role: the system design was based on radio frequency interference tests carried out at our local sites, and due to time constraints, it was also necessary to reuse spare frequencies. As a result, each new sector has its own radio frequency and a redundant radio pair. The introduction was supported by training and controller simulations, ensuring the efficient and stable operation of the sector cuts.

## Service Development

### SESAR – Research and Development with the best in the industry

We achieved an outstanding tender result in 2025 within the framework of the SESAR 3 Digital European Sky program: out of the seven submitted research and development tenders, six industrial research projects were supported. The winning projects will be implemented in joint consortia with our strategic partners - INDRA, THALES and TERN. The result confirms HungaroControl's active and decisive role in the European ATM research and development ecosystem and provides a direct opportunity for the company to directly participate in the validation of the latest digital, automation and artificial intelligence-based solutions.

## Winning projects

### • Digital and Dynamic LoAs

The project aims to digitize and standardize LoAs (Letter of Agreements) and enable interoperable data exchange between the relevant actors. Static, PDF-based documents are replaced by a structured, machine-readable format that allows for the sharing and processing of LoAs by ANSPs, the Network Manager and, where relevant, airspace users. The concept provides dynamic constraint negotiation that allows for real-time bilateral review, modification or deactivation of LoA conditions and the distribution of updated constraint information to the relevant actors.

### • Next GEN ATM system - THALES

The project aims to develop an AI-powered air traffic control system that provides automated recommendations, conflict management and partially or fully automated flight management. The system includes an AI-powered digital assistant that pre-calculates the clearances that the controller would most likely issue, such as direct route (DCT), When Ready Descend (WRD) descent or optimized approach path (Path Pro). Conflict management is based on the classic CDR, supplemented by an AI algorithm. For certain aircraft, a fully automated mode is also available,

CDR alapozza meg, amelyet egy AI-algoritmus egészít ki. Bizonyos légi járművek esetében teljes automatizált üzemmód is elérhető, amelyből az ATCO bármikor visszaveheti az irányítást. A projekt kiterjed a DCB és a trajectory based operations megvalósítására is.

- **Next GEN ATM system - TERN**

A TERN-nel közös projekt egy több gyártó megoldásait integrálni képes ATM-architektúra lehetőségeit vizsgálja és fejleszti. A platform moduláris módon támogatja a szolgáltatások és adatok integrációját mind a Core, mind a nem-Core ATM területekről, elősegítve a jövőbeli operatív koncepciókat, lehetővé téve a magasabb szintű automatizálást. A projekt továbbá foglalkozik az AI-alapú konfliktuskezeléssel, demand capacity balancing-gel, ember-gép együttműködéssel.

- **Satellite-Based MLAT**

A projekt célja egy kiegészítő, ellenálló, új alapú felügyeleti infrastruktúra fejlesztése és validálása. Az alacsony Föld körüli pályán keringő műhold-konstelláció multilateráció segítségével határozza meg a repülőgépek pontos pozícióját, és lehetővé teszi az ADS-B transzponderrel felszerelt légi járművek valós idejű követését a felszállástól a leszállásig. A rendszer földi felügyeleti

eszközöktől, fedélzeti navigációs rendszerektől és külső időreferenciától függetlenül működik, így teljes GNSS-interferencia elleni ellenállást biztosít.

- **Next GEN ATM system - INDRA**

A projekt célja egy AI-alapú vizuális intelligenciarendszer fejlesztése a digitális irányítótorny számára. A rendszer valós időben érzékeli, osztályozza és követi a különböző objektumokat – repülőgépeket, járműveket, személyzetet vagy akár a vadon élő állatokat.

A követés stabilitását a Ground Trajectory Smoother biztosítja, amely folyamatos és fizikailag konzisztens megjelenítést tesz lehetővé a panorámás HMI-n. A Video Weather Detector pedig automatikusan elemzi a videóképet, és azonosítja az aktuális időjárási körülményeket, támogatva az operatív döntéshozatalt.

- **Machine-Learning Supported eORD**

A projekt egy mesterséges intelligenciával támogatott futópályahasználat-optimalizáló eszköz koncepcióját dolgozza ki.

Az eORD pontosabban határozza meg a minimális, biztonságos távolságot az egymást követő érkező légi járművek között a végső megközelítés során.

from which the ATCO can take back control at any time. The project also covers the implementation of DCB and trajectory based operations.

- **Next GEN ATM system - TERN**

The joint project with TERN investigates and develops the possibilities of an ATM architecture capable of integrating solutions from multiple vendors. The platform supports the integration of services and data from both Core and non-Core ATM areas in a modular way, facilitating future operational concepts and enabling higher levels of automation. The project also addresses AI-based conflict management, demand capacity balancing, and human-machine collaboration.

- **Satellite-Based MLAT**

The project aims to develop and validate a complementary, resilient, space-based surveillance infrastructure. A constellation of satellites in low Earth orbit uses multilateration to determine the precise position of aircraft and enables real-time tracking of ADS-B transponder-equipped aircraft from take-off to landing. The system operates independently of ground surveillance assets, onboard navigation systems and external time references, providing full immunity to GNSS interference.

- **Next GEN ATM system - INDRA**

The project aims to develop an AI-based visual intelligence system for the digital control tower. The system detects, classifies and tracks various objects – aircraft, vehicles, personnel or even wildlife – in real time.

Tracking stability is ensured by the Ground Trajectory Smoother, which enables a continuous and physically consistent display on the panoramic HMI. The Video Weather Detector automatically analyzes the video image and identifies the current weather conditions, supporting operational decision-making.

- **Machine-Learning Supported eORD**

The project develops a concept for an artificial intelligence-supported runway utilization optimization tool.

eORD more accurately determines the minimum safe distance between successive arriving aircraft during final approach. Compared to previous tools, it reduces the required safety buffer, thereby increasing the runway throughput. As a result, waiting times are shortened, holding times and fuel consumption are reduced, while safety is further enhanced.

A korábbi eszközökhöz képest csökkenti a szükséges biztonsági puffert, ezáltal növeli a futópálya átbocsátóképességét. Ennek eredményeként rövidülnek a várakozási idők, csökken a holding és az üzemanyag-felhasználás, miközben a biztonság tovább erősödik.



## Futó SESAR projekt

- **ENSURE**

Az Európai Unió által társfinanszírozott SESAR 3 program keretében egy projektben veszünk részt (ENSURE), ami az ATM-U-space integráció témakörével foglalkozik.

Az ENSURE (atm-uscacE iNterface and airSpace reconfigURation sErvice) projekt a 2023 nyarán lezárult PJ34 AURA projekt magasabb technológiai érettségi szinten történő folytatása. A HungaroControl az izlandi TERN és a belga Unifly partnereként vesz részt egy közös validációs gyakorlatban, a Budapest CTR működési környezetében. Részvételünkkel hozzájárulunk az ATM/U-space interface és a Dynamic Airspace Reconfiguration koncepciók további fejlesztéséhez, az operatív és funkcionális elvárások bővítéséhez.

A validációs gyakorlat során humán faktor és repülésbiztonsági elemzés készül, aktív torony- és közelkörzeti irányítók bevonásával. 2025 első felében Izlandon lezajlott a TRL4-es szintű validáció, decemberben pedig egy TRL7-es szintű validációra került sor Budapesten. Az utóbbi eseményen a HungaroControl biztosította a háttérinfrastruktúrát, az ATM szakértelmet és a szükséges adatkapcsolati szolgáltatásokat is. Mind a két validáció sikeresen záródott.

## Current SESAR projects

- **ENSURE**

As part of the SESAR 3 program co-financed by the European Union, we are participating in a project (ENSURE) that deals with the topic of ATM-U-space integration.

The ENSURE (atm-uscacE iNterface and airSpace reconfigURation sErvice) project is the continuation of the PJ34 AURA project, which was completed in the summer of 2023, at a higher technological maturity level. HungaroControl is participating in a joint validation exercise as a partner of the Icelandic TERN and the Belgian Unifly, in the Budapest CTR operating environment. With our participation, we contribute to the further development of the ATM/U-space interface and Dynamic Airspace Reconfiguration concepts, and to the expansion of operational and functional requirements.

During the validation exercise, a human factor and flight safety analysis is performed, involving active tower and area controllers. In the first half of 2025, a TRL4 validation took place in Iceland, and in December a TRL7 validation took place in Budapest. At the latter event, HungaroControl provided the backend infrastructure, ATM expertise and the necessary data connectivity services. Both validations were successfully completed.





**MŰKÖDÉSI KÖRNYEZET**

OPERATIONAL ENVIRONMENT



## Humánerőforrás-gazdálkodás

2025 első negyedében kialakítottuk a Társaság stratégiájához illeszkedő, az abban meghatározott célok elérését támogató, új HR és kommunikációs részstratégiát. Ennek keretében az emberek, a folyamatok, a szervezet és a szervezeti kultúra, valamint a szolgáltatási fókuszterületek szem előtt tartásával számos célt tűztük ki, és HR működésünket ezen célok megvalósításának szenteltük.

A célok megvalósítása érdekében számos feladatot határoztunk meg, illetve elindítottuk a Társaság valamennyi munkavállalóját érintő karrierupgrade programot.

### Munkaerőpiac alakulása, munkaerővel való ellátottság, létszámtervezés

2025 során 3 légiforgalmi irányító elhagyta a HungaroControlt. Ennek a nem kívánatos tendenciának a megállítására és visszafordítására számos intézkedést tettünk. Többek között folytattuk az elveszített munkatársak visszacsábítására irányuló programunkat, aminek köszönhetően egy szakember már visszatért hozzánk.

A növekvő forgalmi igények kiszolgálása érdekében a légiforgalmi irányítói kapacitásunk növekedése elsődleges prioritássá vált, ezért az RP4-es

referencia-időszakban jelentős légiforgalmi irányítói létszám bővítést irányoztunk elő. Ez intenzív és kiterjedt toborzási kampánnyal párosul, így 2025-ben vidéki egyetemi városokba is ellátogattunk, hogy népszerűsítsük az irányítói hivatást. A kitelepüléseknek, illetve a kiterjedt közösségimédia- és köztéri jelenlétünknek köszönhetően több mint 1500-an jelentkeztek a légiforgalmi irányító képzésünkre. A jelentkezők közül kiválasztottuk azt a 39 hallgatót, akik megkezdtek a kétéves tanfolyamot.

Mivel a képzés időigényes, ezért az akut irányítói létszámhiányból adódó problémák gyorsabb kezelése érdekében más eszközökhöz is folyamodtunk. Együttműködési megállapodást kötöttünk a litván ORO Navigacia léginavigációs szolgáltatóval, így 2 légiforgalmi irányító kollegát tudtunk határozott időre fogadni. Rövid átképzésüket követően a KFOR-szektorban teljesítenek szolgálatot. A két litván kolléga szerződése 2025-ben lejárt, de az ORO Navigacia-val és az érintett munkatársakkal együttműködve meghosszabbításra került.

Ezen felül már kiképzett, szakszolgálati engedéllyel és uniós állampolgársággal rendelkező külföldi légiforgalmi irányítókat is toboroztunk. Összesen 11 szakemberrel kötöttünk munkaszerződést, akik

## Human resource management

In the first quarter of 2025, we developed a new HR and Communications sub-strategy aligned with the Company's overall corporate strategy and supporting the achievement of its strategic objectives. The sub-strategy focuses on people, processes, organisation and culture, and services. In these focus areas, we set a number of objectives and we have dedicated our HR operations in 2025 to implementing these initiatives. To achieve the above objectives, we defined a wide range of tasks and launched the career upgrade programme that applies to all employees of the Company.

### Labour Market Developments, Workforce Availability, and Headcount Planning

During 2025 three air traffic controllers left HungaroControl. To halt and reverse this undesirable trend, we implemented several measures. We continued our programme to re-engage former colleagues, and one specialist has already rejoined HungaroControl.

To meet the growing traffic demand, increasing our air traffic controller (ATCO) capacity became a top priority; therefore, during the RP4 reference period,

we planned a substantial expansion of our ATCO workforce. To achieve this, in 2025 our recruitment campaign targeted major university cities across the country. From more than 1,500 applicants, we selected 39 candidates and launched their initial ATCO training courses.

As the training of entry level ATCOs is a lengthy process spanning several years, we sought additional solutions to meet staffing needs at a faster pace. Consequently, we concluded a cooperation agreement with the Lithuanian air navigation service provider ORO Navigacija, under which we engaged two of their ATCOs for a fixed term. Following their conversion training, they performed area control duties in the Kosovo KFOR airspace managed by our Company. Although the contracts of the two Lithuanian colleagues were set to expire in 2025, they were extended in cooperation with both ORO Navigacija and the individuals concerned.

Furthermore, we conducted a recruitment campaign specifically targeting already qualified foreign ATCOs holding an EU citizenship and a valid air traffic control licence. As a result, we concluded employment contracts with 11 individuals, who, after completing their conversion training, also commenced duty in

átképzésük után szintén a KFOR-szektorban teljesítenek szolgálatot. Közülük kilencen szerezték meg az önálló munkavégzésre feljogosító szakszolgálati engedélyt.

A külföldről ide csábított légiforgalmi irányítóknak köszönhetően a magyar kollégákat tehermentesítettük és átirányítottuk a hazai légtérben közlekedő járatok kiszolgálására. A megnőtt kapacitásunknak köszönhetően a nyári csúcsgalimat is hatékonyabban tudtuk kezelni.

A műszaki szakterületeken folyamatosan pótoltuk a kilépő munkatársakat, de létszámbővítést is végrehajtottunk.

2025-ben a Társaság átlagléttszáma 802,8 FTE volt, ami 28,94 fős növekedést jelentett az előző évhez képest. A teljes fluktuációs ráta 8,2%, az önkéntes fluktuáció 2,3% volt.

## Képzések

2025-ben a légiforgalmi mérnök-műszaki személyzet (ATSEP) 127 fős állománya összesen 46 különböző ATM/ANS rendszert és berendezést üzemeltetett. A biztonságos, folyamatos és jogszabályoknak megfelelő üzemeltetés érdekében kiemelten fontos volt a megfelelő szakmai kompetenciák kialakítása és fenntartása.

A képzésszervezés eredményeként a teljes ATSEP állomány szakmai felkészültsége erősödött, a kompetenciák naprakésszé váltak, és a rendszerüzemeltetés biztonsága tovább javult.

2025-ben a teljes ATSEP állománynak humán faktor felfrissítő képzést szerveztünk.

Nagy hangsúlyt fektettünk az alaptevékenységünkhöz nem közvetlenül kapcsolódó, támogató területeken dolgozó munkatársak szakmai kompetenciáinak fejlesztésére is.

A légiforgalmi irányító képzés sikerességét támogató hallgatói reziliencia program népszerűsége továbbra is évről évre növekszik, ami a hallgatók megnövekedett aktivitásában is érzékelhető. 2025-ben külső coach-ok bevonásával támogattuk a hallgatók mentális kiegyensúlyozottságának megőrzését.

## Szervezetfejlesztés

Szervezetfejlesztési tevékenységünk keretében tehetségmenedzsment programot, a Társaság érdekérvényesítő képességének növelését támogató programot, vezetőfejlesztési programot, valamint vezetői és munkatársi kompetenciafejlesztési programot valósítottunk meg.

the KFOR sector. Nine of them obtained the required unit endorsement.

By completing the KFOR sector conversion training of our newly hired foreign colleagues and two Hungarian ATCO trainees already in possession of a student licence, we were able to reassign Hungarian controllers previously working in KFOR back to the provision of air traffic services in Hungarian airspace. Of the two Hungarian trainees, one obtained the KFOR unit endorsement.

In our technical departments, we continuously replaced departing employees and also expanded our headcount.

In 2025, the Company's average headcount was 802.8 FTE, representing an increase of 28.94 FTE compared to the previous year. The total turnover rate was 8.2%, while voluntary turnover amounted to 2.3%.

## Training

In 2025, the 127-member Air Traffic Safety Electronics Personnel (ATSEP) workforce operated a total of 46 different ATM/ANS systems and equipment. Ensuring safe, continuous and regulatory compliant operations required the development and maintenance of appropriate professional competencies.

As a result of our training efforts, the professional preparedness of the entire ATSEP population improved, competencies became fully up to date, and system operation safety was further enhanced. In 2025, all ATSEP employees participated in a human factors refresher training.

Throughout 2025, we continued to place significant emphasis on the professional development of employees not directly performing core operational activities.

The student resilience programme supporting the success of ATCO training continued to grow in popularity, with increasing student engagement each year. In 2025, we ensured continuous and high level mental support for ATCO trainees by involving external coaches.

## Organisational Development

As part of our organizational development activities, we have implemented a talent management program, a program designed to enhance the Company's ability to advocate for its interests, a leadership development program, and a competency development program for managers and employees.

## Jövedelem és ösztönző rendszer

Munkatársainknak kiemelkedő munkafeltételeket és kiszámítható javadalmazási rendszert szeretnénk biztosítani. Ennek érdekében még 2024-ben öt éves (2025-2029) bérmegállapodást kötöttünk a légiforgalmi irányítókat képviselő Control MLISZ-szel és a műszaki szakterületen dolgozó munkatársak érdekvédelmi szervezetével, az IDFSZ-szel. Az operatív támogató és támogató szakterületeken dolgozó kollégákat képviselő szakszervezetekkel is egyeztettünk, aminek az eredménye egy egyoldalú kötelezettségvállalás lett, amit a menedzsment tett. Ez a vállalás szintén a 2025-2029 közötti időszakra vonatkozik. A bérmegállapodásokat és a kötelezettségvállalást 2025-ben maradéktalanul teljesítettük.

2025-ben a munkatársaink részére magas színvonalú magánegészségügyi szolgáltatást és cafeteria juttatást biztosítottunk.

A nem légiforgalmi irányító munkatársak esetében a nyugdíjcélú megtakarításokat a Társaság a Kollektív Szerződés szerinti életpálya juttatással gyarapította. A légiforgalmi irányítók részére az Irányítói Életpálya Rendszer keretében többféle juttatást is biztosítottunk, melyek célja egyrészt a nyugdíj-előtakarékosság, másrészt az, hogy amennyiben valaki idősebb korban nem képes az irányítói szakma tovább folytatására, akkor megfelelő anyagi támogatás mellett tudjon visszavonulni.

## Munkavállalói kapcsolatok

2025-ben a Társaság munkaügyi kapcsolatrendszere rendezett volt, a bérfejlesztések a bérmegállapodások „jövedelem és ösztönző rendszer” című fejezetében részletezett módon, maradéktalanul kerültek végrehajtásra.



## Compensation and Incentive System

To provide our employees with outstanding working conditions and a predictable remuneration system, in 2024 we concluded five year wage agreements covering 2025–2029 with Control MLISZ, representing air traffic controllers, and with IDFSZ, the trade union representing technical staff; following consultations with the unions representing colleagues in operational support functions, management issued a unilateral commitment covering the same 2025–2029 period, and all wage agreements and the management commitment were fully implemented in 2025.

In 2025, we provided employees with high quality private healthcare services and cafeteria.

For non ATCO employees, the Company enhanced retirement savings through career path benefits stipulated in the Collective Agreement; for air traffic controllers, under the Controller Career Path System we provided a range of benefits intended both to support pension provision and to ensure that, should an individual be unable to continue in the controller profession at an advanced age, they may retire with appropriate financial support.

## Employee Relations

In 2025, the Company's labour management relations remained stable and well regulated, and all salary increases were implemented in full compliance with the wage agreements detailed in the chapter "Compensation and Incentive System".

To further enhance employee relations, we strengthened both internal and leadership communication. Employee forums were organised, and managers placed increased emphasis on providing direct and regular information to their teams.

In 2025, we successfully conducted workplace safety representative elections, enabling the re-establishment of both the Company's Occupational Safety Committee and the Bipartite Occupational Safety Body.

## Társadalmi felelősségvállalás

A HungaroControl kiemelt figyelmet fordít a társadalmi felelősségvállalásra és a környezettudatos működésre. Ebből adódóan CSR-tevékenysége részeként folyamatosan támogat olyan szervezeteket és kezdeményezéseket, amelyek a hátrányos helyzetű társadalmi csoportok megsegítésére és a környezeti fenntarthatóság előmozdítására irányulnak.

Társaságunk közel húsz éve, így 2025-ben is támogatta a közvetlen működési környezetünkben lévő Életjel Alapítvány közhasznú tevékenységét, amit a XVIII. kerületi SOFI Speciális Oktató és Fejlesztő Intézményben tanuló, értelmileg vagy tanulásban akadályozott gyermekek fejlesztése, sportolása, szabadidős tevékenységük biztosítása érdekében végez.

A támogatásból többek között 1 gyermekek nyári táboroztatását, sportolását és a Speciális Olimpiai Játékokra való felkészítésüket finanszírozták.

Az alapítvány működését hagyományosan adventi jótékonyági kézműves vásár megszervezésével, valamint egyik éves rendezvényünk tombolabevételeinek átadásával is támogattuk.

Szintén évenként adománnyal segítjük a József Attila Gyermekotthoni Központ 18. kerületi intézményét, a Gyöngyvirág Gyermekotthont, emellett gyermeknapi és karácsonyi uzsonnával támogattuk, de Mikulás csomagokat is eljuttatunk az intézmény kis lakóinak.

A környezeti fenntarthatóságot és a természetvédelem ügyét is fontosnak tartjuk, ezért évről évre hozzájárulunk a Madárkórház Alapítvány munkájához, amelynek célja a környezettudatosságra való nevelés és a madárvilág védelme.

Megalakulása óta hozzájárulunk a Légiközlekedési Kulturális Központ értékmegőrző, ismeretterjesztő működéséhez is. 2025-ben megnyitottuk állandó interaktív kiállításunkat az Aeroparkban, ahol a látogatók a légiforgalmi irányítás világába tekinthetnek be.

A nehéz anyagi körülmények között élő gyermekek életkörülményeinek javítására is fordítottunk erőforrásokat, elsősorban a legnagyobb hazai karitatív szervezet, a Magyar Ökumenikus Segélyszervezet munkáját segítettük pénzadománnyal, amelyet gyermekek nyári táboroztatására fordítottak. Adventi adománygyűjtési kezdeményezésükhöz is

## Corporate social responsibility

HungaroControl pays special attention to social responsibility and environmentally conscious operation. As part of its CSR activities, it continuously supports organizations and initiatives that aim to help disadvantaged social groups and promote environmental sustainability.

For nearly twenty years, including in 2025, our Company has supported the public-benefit activities of the Életjel Foundation operating in our immediate environment, which are aimed at supporting the development, sports activities and recreational opportunities of children with intellectual disabilities or learning difficulties attending the SOFI Special Education and Development Institution in Budapest's 18th district.

The support was used to finance, among other things, the summer camps, sports and preparation of 1,000 children for the Special Olympics.

We also supported the foundation's operations by traditionally organizing an Advent charity craft fair and by donating the proceeds from a raffle at one of our annual events.

We also support the Gyöngyvirág Children's Home in the 18th district of the József Attila Children's Home Center with a donation every year, and we also support it with a Children's Day and Christmas snack, and we also deliver Santa packages to the institution's young residents.

We also consider environmental sustainability and nature conservation to be important, so we contribute to the work of the Bird Hospital Foundation every year, which aims to raise environmental awareness and protect the bird world.

Since its establishment, we have also contributed to the value-preserving and educational operation of the Air Traffic Cultural Center. In 2025, we opened our permanent interactive exhibition in the Aeropark, where visitors can take a look into the world of air traffic control.

We also devoted resources to improving the living conditions of children living in difficult financial circumstances, primarily by supporting the work of the largest Hungarian charitable organization, the Hungarian Ecumenical Relief Organization, with

csatlakoztunk, amelynek során 140 hátrányos helyzetű kisgyermek karácsonyi kívánságát teljesítették kollégáink.

A gyermekekkel kapcsolatos kezdeményezések támogatása 2025-ben új, fontos elemmel bővült. A Heim Pál Országos Gyermekgyógyászati intézetet az anyagi támogatáson túl a gyermekváró megújításával, valamint gyermeknap alkalmából könyvekkel és foglalkoztatófüzetekkel is támogattuk.

A HungaroControl minden eddiginél nagyobb létszámmal képviseltette magát a BUD Runway Run versenyen: több mint 70 kollégánk indult el a rajtnál. Minden egyes HungaroControl-os futólépés adománnyá vált, amellyel egy beteg kisgyermek gyógykezeléséhez járultunk hozzá.

2025-ben elindítottuk önkéntesmunka programunkat, amely elsősorban a felsorolt, kiemelt partnereink számára nyújt további közvetlen segítséget. Közel 100 munkatársunk vett részt a program hat állomásán az év során. Többek között kerti munkákkal, növényültetéssel, takarítással, padok és kerítés festésével szépítettük az intézmények környezetét.

Belsőkommunikációs csatornáinkon rendszeresen felhívjuk munkatársaink figyelmét adójuk 1 százalékának felajánlására is.

Kollégáink a BUD Runway Run versenyen való részvételükkel alapítványokat támogattak.

## Rendezvények

### Konzultatív Testületi Ülés

Minden évben megszervezzük a Konzultatív Testületi Ülést azzal a céllal, hogy biztosítsuk az átlátható és transzparens működésünket, illetve elmélyítsük a partnereinkkel való kapcsolatot. E testület feladata, hogy a felhasználókat rendszeresen tájékoztassa a léginavigációs szolgáltatással összefüggő legfontosabb operatív és technikai kérdésekről, valamint ezek pénzügyi és katonai vonatkozásairól. Az ülés fontos célkitűzése az is, hogy megismerjük ügyfeleink véleményét a szolgáltatásainkkal kapcsolatban.

### Airspace World Congress and Exhibition – Lisszabon

A HungaroControl tárgyalóval jelent meg a légi közlekedési iparág egyik legfontosabb éves rendezvényén, a lisszaboni Airspace World 2025-en, ahol az ágazat releváns szereplői találkoztak.

Kollégáink egy izgalmas és előremutató témával szerepeltek előadóként: bemutatták az ATM System Test Tool fejlesztését.

a financial donation that was used to fund children's summer camps. We also joined their Advent fundraising initiative, during which our colleagues fulfilled the Christmas wishes of 140 disadvantaged young children.

Support for initiatives related to children was expanded in 2025 with a new and important element. In addition to financial support, we also contributed to the renewal of the waiting area at the Heim Pál National Institute of Paediatrics, and provided books and activity booklets for Children's Day.

HungaroControl was represented in greater numbers than ever before at the BUD Runway Run: more than 70 of our colleagues started at the start. Every single HungaroControl running step became a donation, with which we contributed to the medical treatment of a sick young child.

In 2025, we launched our volunteer program, which primarily provides additional direct assistance to our listed, key partners. Nearly 100 of our employees participated in the program's six stages throughout the year. We beautified the environment of the institutions with, among other things, gardening, planting plants, cleaning, and painting benches and fences.

We also regularly remind our employees to donate 1 percent of their taxes through our internal communication channels.

Our colleagues supported foundations by participating in the BUD Runway Run competition.

## Events

### Consultative Board Meeting

We organize the Consultative Board Meeting every year with the aim of ensuring our transparent and open operations and deepening our relationship with our partners. The task of this body is to regularly inform users about the most important operational and technical issues related to air navigation services, as well as their financial and military aspects. An important objective of the meeting is also to learn about our customers' opinions on our services.

### Airspace World Congress and Exhibition – Lisbon

HungaroControl was present at one of the aviation industry's most important annual events, Airspace World 2025 in Lisbon, with its own panel, where key stakeholders of the sector gathered.

Az eseményen való részvétel nem csupán arra teremtett kiváló lehetőséget, hogy bemutassuk legújabb termékeinket és fejlesztéseinket, de kapcsolótépitésre is hasznosnak bizonyult.

## Repülónapok

2025-ben is több repüléssel kapcsolatos rendezvényt támogattunk, így a repülés iránt érdeklődő szélesebb közönség is megismerheti a HungaroControl légi közlekedésben betöltött szerepét.

Társaságunk ismét standdal települt ki a Budaörsi Airshow-ra és a Börögöndi Repülónapra, ahol HR-es és légiforgalmi irányító kollégák is csatlakoztak

hozzánk, tájékoztatást nyújtva az érdeklődőknek a meghirdetett pozíciókkal kapcsolatban.

Emellett jelen voltunk az Aeroparkban a Múzeumok éjszakája és a Repülőtér éjszakája rendezvényeken, ahol szintén a légiforgalmi irányítást népszerűsítettük.

## Légiforgalmi irányítók nemzetközi napja

Minden évben október 20-án, a légiforgalmi irányítók napján azokat ünnepeljük, akik nap mint nap hozzájárulnak a hazai repülésbiztonság megteremtéséhez. A hagyományos Légiforgalmi Irányító Bált 2025-ben is megrendeztük.



Our colleagues presented an exciting and forward-looking topic: they presented the development of the ATM System Test Tool.

Participation in the event not only provided an excellent opportunity to present our latest products and developments, but also proved useful for networking purposes.

## Flight Days

We supported several aviation-related events in 2025, so that a wider audience interested in aviation could learn about HungaroControl's role in air transport. Our company once again set up a stand at the Budaörs

Airshow and the Börögönd Flight Day, where HR and air traffic controller colleagues joined us, providing information to those interested about the advertised positions.

We were also present at the Night of Museums and the Night of the Airport events in Aeropark, where we also popularized air traffic control.

## International Air Traffic Controllers' Day

Every year, on 20 October, we celebrate Air Traffic Controllers' Day, honouring those who contribute on a daily basis to ensuring aviation safety in Hungary. We also organized the traditional Air Traffic Controllers' Ball in 2025.



## Környezetvédelem

A HungaroControl elismeri a környezetvédelem és a fenntartható fejlődés fontosságát, gazdasági és társadalmi jelentőségét. Tevékenysége során kötelezettséget vállal természetes környezetének megővására, a környezet állapotának javítására.

### Környezetvédelmi intézkedések, azok végrehajtásának alakulása

A környezetvédelem iránti elkötelezettség, az energiatakarékos működés, a szennyezések megelőzése, illetve a környezetterhelések fajlagos csökkentésére való törekvés bizonyítására 2025-ben is számos intézkedést hajtottunk végre.

### Vállalatirányítás

- Fenntartottuk az ISO 14001 szabvány szerinti környezetközpontú irányítási rendszer tanúsítványt;
- megújítottuk a tanúsított ISO 50001 szabvány szerinti energiairányítási rendszerről szóló tanúsítványunkat;
- ISO 14031 szabványnak megfelelő környezeti teljesítményértékelő rendszert működtetünk;
- munkahelyi egészségvédelem és biztonságirányítási rendszert működtetünk;



## Environmental protection

HungaroControl recognises the importance of environmental protection and sustainable development, their economic and social significance. In the course of its activities, it undertakes the obligation to protect the natural environment and improve its condition.

### Environmental protection measures and their implementation

In 2025, various measures were implemented to demonstrate our commitment to environmental protection, energy-efficient operation, the pursuit of pollution prevention and the reduction of specific environmental impact.

### Corporate governance:

- the Company maintains a certified ISO 14001 environmental management system
- successful renewal of the certification ISO 50001 energy management system;
- operation of an environmental performance evaluation system that complies with the ISO 14031;
- operation of an established occupational health and safety management system;

- környezeti szempontú szemléletformálás, környezettudatosság előmozdítását célzó felhívásokat teszünk közzé;
- figyelmet fordítunk az anyag- és energiatakarékos, valamint hulladékszegény működésre.

## Hulladékgazdálkodás

- a kommunális hulladékot kötelező hulladékgazdálkodási közszolgáltatási szerződés keretében szállítatjuk el budapesti központi telephelyünkről;
- nagy hangsúlyt fektetünk a hulladékképződés csökkentésére, az egyéb veszélyes és nem veszélyes hulladékok elkülönített (szelektív) gyűjtésére, illetve a szelektív hulladékgyűjtés hatékonyságának szinten tartására.

## Energiaracionalizálás

A HungaroControl 2016. óta ISO 50001 szabvány szerinti, tanúsított energiairányítási rendszert működtet, melyet a kiállított tanúsítvány igazol. Társaságunk 2025-ben tovább folytatta az energiahatékonyság növelésére vonatkozó intézkedések végrehajtását, kiemelten az energiatakarékosági célok teljesítését.

## Környezetbiztonság

A telephelyen működő környezetvédelmi berendezések rendszeres ellenőrzésével, karbantartásával, a szükséges felújítások elvégzésével folyamatosan biztosítjuk, hogy a normál üzemmenet során káros környezeti kibocsátás ne, vagy csak a megengedett mértékben történhessen.

A székhelyen üzemeltetett monitoringkút a vízvizsgálati eredmények alapján szennyezésmentes.

## Zajvédelem

Társaságunk továbbra is kiemelt figyelmet fordít a légi forgalommal összefüggő zajterhelés kezelésére. A szabványos műszeres indulási eljárásoktól eltérő repülési műveletekről minden hónap végén jelentést készítünk az Építési és Közlekedési Minisztérium részére.

Társaságunk általános céljai közé tartozik a környezettudatos magatartás és működés megvalósítása, ezért kiemelten ügyelünk a légiforgalom zajterhelésének mérséklésére, különösen az érintett budapesti kerületek és agglomerációs települések tekintetében. A szakmai tevékenységünk eredményeként kidolgozott optimalizált eljárások révén biztosítani tudjuk a légiforgalom biztonságos és hatékony áramlását, miközben a zajjal érintett lakosság létszáma a lehető legkisebb mértéken tartható.

- HungaroControl publishes announcements aimed at raising environmental awareness and promoting an environmentally conscious mindset;
- the company strives to operate in a material-, energy and waste saving way.

## Waste management

- the company delivers municipal waste from its central site in Budapest within the framework of a mandatory public waste management service contract;
- the company places great emphasis on reducing waste at source, the separate (selective) collection of other hazardous and non-hazardous waste, and the effectiveness of separate waste collection.

## Energy rationalization

Since 2016, HungaroControl has been operating a certified energy management system according to the ISO 50001 standard, which is confirmed by the issued certificate. In 2024, our company continued to implement measures to increase energy efficiency, especially the fulfilment of energy saving goals.

## Environmental safety

By regularly inspecting and maintaining the on-site environmental protection equipment and carrying

out the necessary renovations, we continuously ensure that no harmful environmental emissions occur during normal operation, or only to the extent permitted.

Based on the water test results of the monitoring well operated at the headquarters, the water is free of contamination.

## Noise protection

The Company continues to play an active role in tackling noise problems as a result of air traffic. At the end of each month, our Company prepares a report for the Construction and Transport Ministry on aircraft other than the standard instrument departure procedures.

The general objectives of our company include the implementation of a high level of environmental awareness and behaviour, environmental responsibility and, more specifically, the reduction of the noise-impact on the districts and agglomeration settlements of Budapest affected by air traffic. The optimised solutions that we have developed as a result of our professional activities will ensure the safe and efficient flow of traffic, while minimising the number of inhabitants affected by noise.



# PÉNZÜGYI ÁTTEKINTÉS

FINANCIAL OVERVIEW



## Gazdálkodás

A Bizottság 2017/373/EU számú végrehajtási rendelete és az egységes európai égbolt végrehajtásáról szóló 2024/2803/EU rendeletének vonatkozó előírásai szerint az alábbiakban bemutatjuk a HungaroControl kulcsfontosságú pénzügyi és működési eredményeit.

A társaság éves beszámolója az Európai Unió (EU) által elfogadott Nemzetközi Pénzügyi Beszámolási Standardokkal (továbbiakban „IFRS”) és a Standard Értelmezési Bizottság értelmezéseivel (továbbiakban „IFRIC”) összhangban készült.

### Elszámolási egyenlegek (alul- és felülfinanszírozási egyenlegek)

Az elszámolási rendszer speciális mechanizmusának megfelelően, azon díjzónák esetében, ahol teljes költségmegtérítéses módszert alkalmaznak – ilyen a Szerbia–Montenegró–KFOR díjzóna –, a különbségek az n. év bevételei és elszámolandó költségei között alul- vagy felülfinanszírozási egyenlegeket eredményeznek. Az alul- és felülfinanszírozás összege a felhasználóknak számlázott díjak és egyéb bevételek, illetve a ténylegesen felmerült költségek közötti különbségként keletkezik. Az alul- és felülfinanszírozási egyenlegeket a „kiigazító

mechanizmuson” keresztül rendezik úgy, hogy az n. év egyenlegeit (legkorábban) az n+2. évtől kezdődő periódusok egységdíjaiban számolják el.

A teljesítménytervezési rendszer keretében az alul- és felülfinanszírozási egyenlegek különböző jogcímenek keletkeznek: a forgalom és az infláció tervezettől való eltérésének kockázata megoszlik a társaság és a légtérhasználók között, ugyanakkor a HungaroControl nem viseli az úgynevezett nem kontrollálható költségek kockázatát – a vállalatnak az alul-, illetve felülfinanszírozási egyenlegekkel a jövőben el kell számolnia. Ugyanabban az üzleti évben, ugyanazon üzletágon belül az eltérő jogcímeneknek köszönhetően keletkezhetnek alulfinanszírozási, valamint felülfinanszírozási egyenlegek is.

A társaság ezeket az elszámolási egyenlegeket nem mutatja ki az IFRS pénzügyi helyzetre vonatkozó kimutatásában, mivel ezek függő követelésnek, illetve függő kötelezettségnek minősülnek. Ugyanakkor ezeknek az elszámolási egyenlegeknek a jövőben jelentős hatásuk lesz a cash flow folyamatra, illetve a vállalat működésére, így azok bemutatása a céltartalékok értékelési követelményeinek megfelelő értékkel történik.

## Financial management

Pursuant to Commission Implementing Regulation (EU) No 373/2017 and to Regulation (EU) No 2024/2803 on the implementation of the Single European Sky, HungaroControl Plc.'s key financial and operating results are presented here below.

The financial statements of the Company have been prepared in accordance with International Financial Reporting Standards (IFRS) and International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) interpretations as endorsed by the European Union.

### Carry overs (Under- and overrecoveries)

According to the special mechanism of the system, for charging zones applying full cost recovery method, like the Serbia-Montenegro-KFOR charging zone, the difference between income and chargeable costs for year 'n' resulted in underrecovery or overrecovery balances. The amounts of under- and overrecoveries are generated as a difference between charges billed to users, other income and actual chargeable costs. Under- and overrecovery balances are settled through the 'adjustment mechanism', when balances of year 'n' are taken

into account in the calculation of the chargeable unit rates for periods starting from year 'n+2' (at the earliest).

In the performance scheme under- and over-recoveries arise due to various occurrences: the risk of deviation from the traffic and inflation forecasted is shared between the Company and the airspace users. HungaroControl does not bear the risk of the so called 'uncontrollable costs', thus, the Company has to settle under- and overrecovery balances from these facts in the future. Under- and overrecovery balances may arise simultaneously in the same period and for the same segment due to different risk sharing rules.

The Company does not recognise these revenue settlement balances in the IFRS Statement of Financial Position, as these balances fulfil the criteria of contingent assets and liabilities. However, these revenue settlement balances have a significant impact on future cash flows and operations, therefore are disclosed hereinafter with amounts that meet the measurement requirements for provisions.

**ELSZÁMOLÁSI EGYENLEGEK**  
**(ALUL- ÉS FELÜLFINANSZÍROZÁSI EGYENLEGEK)**  
**CARRY OVERS (UNDER- AND OVERRECOVERIES)**

<b>ALULFINANSZÍROZÁS A KÖLTSÉGALAP MECHANIZMUSBÓL*</b>	<b>Záró egyenleg 2025.12.31. (millió Ft)</b> Closing balance December 31, 2025 (million HUF)	<b>2025. évi feloldás (millió Ft)</b> Amounts reimbursed (reversals) (million HUF)	<b>2025. évi képzés (millió Ft)</b> Amounts generated during the financial year (million HUF)	<b>Nyitó egyenleg 2025.01.01 (millió Ft)</b> Opening balance January 1, 2025 (million HUF)
<b>UNDERFUNDING FROM COST BASE MECHANISM*</b>				
<b>Útvonalirányításhoz kapcsolódó elszámolási egyenleg</b> underrecoveries, En-route segment	19 081	-12 350	561	30 870
<b>Terminálirányításhoz kapcsolódó elszámolási egyenleg</b> underrecoveries, TNC segment	4 076	-2 582	106	6 552
<b>Kosovó feletti irányításhoz kapcsolódó elszámolási egyenleg</b> underrecoveries, Kosovo segment	91	-45	0	136
<b>Elszámolási egyenlegek</b> Total underrecovery carried over	<b>23 248</b>	<b>-14 977</b>	<b>667</b>	<b>37 558</b>

A fent bemutatott eszközök, kötelezettségek realizálása várható, de azok pontos összege olyan bizonytalan jövőbeni események függvénye, amelyekre a társaságnak nincs befolyása (jövőbeni forgalom, érintett felek jóváhagyása).

The possible assets and obligations are expected to be realized, however the exact amounts of these depend on uncertain future events that are not wholly within the control of the Company (future traffic, approval of stakeholders).

<b>FELÜLFINANSZÍROZÁS A KÖLTSÉGALAP MECHANIZMUSBÓL*</b>	<b>Záró egyenleg 2025.12.31. (millió Ft)</b> Closing balance December 31, 2025 (million HUF)	<b>2025. évi feloldás (millió Ft)</b> Amounts reimbursed (reversals) (million HUF)	<b>2025. évi képzés (millió Ft)</b> Amounts generated during the financial year (million HUF)	<b>Nyitó egyenleg 2025.01.01 (millió Ft)</b> Opening balance January 1, 2025 (million HUF)
<b>OVERFUNDING FROM COST BASE MECHANISM*</b>				
<b>Útvonalirányításhoz kapcsolódó elszámolási egyenleg</b> overrecoveries, En-route segment	18 860	-12 877	6 315	25 422
<b>Terminálirányításhoz kapcsolódó elszámolási egyenleg</b> overrecoveries, TNC segment	6 963	-675	5 237	2 401
<b>Kosovó feletti irányításhoz kapcsolódó elszámolási egyenleg</b> overrecoveries, Kosovo segment	166	0	166	0
<b>Elszámolási egyenlegek</b> Total overrecovery carried over	<b>25 989</b>	<b>-13 552</b>	<b>11 718</b>	<b>27 823</b>
<b>Függő kötelezettség nem kontrollálható költségekből</b> Contingent liability from non-controllable costs	0	-4.794	0	4 794
<b>Függő kötelezettség egységdíj eltérésből adódó egyéb kötelezettségekre</b> Contingent liability from other unit rate related differences	87	-44	0	131
<b>Függő kötelezettség tény-terv eltérés miatt</b> Contingent liability from differences of Actual vs. Planned	3 542	-143	3 541	144
<b>Egyéb függő kötelezettségek</b> Other contingent liabilities	<b>3 629</b>	<b>-4 981</b>	<b>3 541</b>	<b>5 069</b>
<b>Összes függő kötelezettség költségalap elszámolásból</b> Total contingent liability from cost base mechanism	<b>29 618</b>	<b>-18 533</b>	<b>15 259</b>	<b>32 892</b>

## PÉNZÜGYI HELYZETRE VONATKOZÓ KIMUTATÁSHOZ KAPCSOLÓDÓ KIEGÉSZÍTÉSEK

### NOTES TO THE STATEMENT OF FINANCIAL POSITION

MEGNEVEZÉS DESCRIPTION	2025. december 31. (millió Ft) December 31, 2025 (million HUF)	2024. december 31. (millió Ft) December 31, 2024 (million HUF)
<b>Immateriális javak</b> Intangible assets	20 019	20 545
<b>Tárgyi eszközök</b> Property, plant and equipment	29 845	28 924
<b>Befektetések társult és közös vezetésű vállalkozásokban</b> Investments in associates and joint ventures	33	47
<b>Hosszú lejáratú értékpapírok</b> Long-term securities	6 041	4 190
<b>Hosszú lejáratú vevők</b> Long-term trade receivables	401	383
<b>Egyéb hosszú lejáratú eszközök</b> Other long-term assets	173	109
<b>Halasztott adó követelések</b> Deferred tax asset	1 675	1 497
<b>Összes befektetett eszköz</b> Non-current assets	<b>58 187</b>	<b>55 695</b>

MEGNEVEZÉS DESCRIPTION	2025. december 31. (millió Ft) December 31, 2025 (million HUF)	2024. december 31. (millió Ft) December 31, 2024 (million HUF)
<b>Készletek</b> Inventories	17	18
<b>Vevőkövetelések</b> Trade receivables	12 873	9 057
<b>Egyéb forgóeszközök</b> Other current assets	5 692	3 712
<b>Előre fizetett tárgyévi adók</b> Current tax receivable	0	1 022
<b>Rövid lejáratú értékpapírok</b> Short-term securities	15 057	15 047
<b>Egyéb pénzügyi eszközök</b> Other financial assets	3 733	17
<b>Pénzeszközök és pénzeszköz egyenértékesei</b> Cash and cash equivalents	5 084	10 135
<b>Összes forgóeszköz</b> Current assets	<b>42 456</b>	<b>39 008</b>
<b>ÖSSZES ESZKÖZ</b> TOTAL ASSETS	<b>100.643</b>	<b>94 703</b>

MEGNEVEZÉS DESCRIPTION	2025. december 31. (millió Ft) December 31, 2025 (million HUF)	2024. december 31. (millió Ft) December 31, 2024 (million HUF)
<b>Jegyzett tőke</b> Share capital	20 202	20 202
<b>Tartalékok</b> Reserves	36 957	28 950
<b>Részvényesekre jutó saját tőke</b> Shareholder's equity	57 159	49 152
<b>Hosszú távú munkavállalói juttatások</b> Long-term employee benefits	8 303	6 982
<b>Hosszú lejáratú lízingek</b> Long-term leases	12 853	10 229
<b>Egyéb hosszú lejáratú kötelezettségek</b> Other long-term liabilities	3 149	893
<b>Összes hosszú lejáratú kötelezettség</b> Non-current liabilities	24 305	18 104

MEGNEVEZÉS DESCRIPTION	2025. december 31. (millió Ft) December 31, 2025 (million HUF)	2024. december 31. (millió Ft) December 31, 2024 (million HUF)
<b>Rövid lejáratú hitelek</b> Short-term credits	0	10 500
<b>Rövid lejáratú lízingek</b> Short-term leases	1 046	1 121
<b>Szállítói tartozások</b> Trade payables	4 735	2 832
<b>Céltartalékok várható kötelezettségekre – rövid távú</b> Short-term provisions	129	219
<b>Rövid távú munkavállalói juttatások</b> Short-term employee benefits	7 878	6 676
<b>Fizetendő tárgyévi adók</b> Current tax liability	1 633	22
<b>Egyéb rövid lejáratú kötelezettségek</b> Other short-term liabilities	3 758	6 077
<b>Összes rövid lejáratú kötelezettség</b> Current liabilities	19 179	27 447
<b>ÖSSZES KÖTELEZETTSÉG</b> TOTAL LIABILITIES	<b>43 484</b>	<b>45 551</b>
<b>ÖSSZES TŐKE ÉS KÖTELEZETTSÉG</b> TOTAL EQUITY & LIABILITIES	<b>100 643</b>	<b>94 703</b>

## Immateriális javak és tárgyi eszközök

A társaság az immateriális javakat megszerzés-kor bekerülési értéken mutatja be. Az immateriális javakat bekerülési értéken, a halmozott értékcsökkenés és az esetleges halmozott értékvesztés levonásával tartja nyilván. Az immateriális javak értékcsökkenését lineáris módszerrel állapítja meg.

Az ingatlanok, gépek és berendezések a halmozott értékcsökkenéssel és értékvesztéssel csökkentett bekerülési értéken szerepelnek a kimutatásokban. A bekerülési érték az eszköz árán túl az import vámokat, a vissza nem igényelhető adókat és azon közvetlenül kapcsolódó költségeket (például hitel-felvételi költségeket) tartalmazza, amelyek azért merültek fel, hogy az eszköz a vezetés szándékai szerinti működésre alkalmas állapotba kerüljön.

A költségekre vonatkozó becslések változása módosítja a tárgyi eszközök könyv szerinti értékét. Az üzembe helyezést követően felmerülő költségeket – mint a karbantartás vagy javítás – általában az eredmény terhére számoljuk el a felmerülésükkel egyidőben. Az értékcsökkenés elszámolása lineáris módon történik az eszköz becsült hasznos élettartama során.

A bérleti szerződések vonatkozásában a használatijog-eszközöket az IFRS 16 'Lízingek' standard alapján jelenítjük meg a rövid futamidejű lízingek és a mögöttes kisértékű eszközökhöz kapcsolódó lízingek kivételével (megjelenítési kivételek).

A használatijog-eszközöket a társaság bekerülési értéken értékeli, amely tartalmazza a lízingkötelezettség kezdeti megjelenítéskori értékét, a kezdőnapon vagy azt megelőzően fizetett lízingdíjakat, csökkentve a kapott lízingösztönzőkkel, a kezdeti közvetlen költségeket, és a mögöttes eszköz szerződés szerinti leszerelésével, elszállítással vagy helyreállítással kapcsolatos becsült költségeket.

A kezdőnap után a használatijog-eszközöket a halmozott értékcsökkenéssel és értékvesztéssel csökkentett bekerülési értéken mutatjuk be, kiigazítva a lízingkötelezettség esetleges újraértékelésével.

Az értékcsökkenést a lineáris értékcsökkenés módszerével számoljuk el a hasznos élettartam vége és a lízingfutamidő vége közül a korábbi időpontig.

## Intangible and Fixed assets

Intangible assets are measured initially at cost. Intangible assets are measured at cost less accumulated amortization and any accumulated impairment losses. Intangible assets are amortized on a straight-line basis over the best estimate of their useful lives.

Property, plant and equipment are stated at historical cost less accumulated depreciation, and accumulated impairment loss. The initial cost of property, plant and equipment comprises its purchase price, including import duties and non-refundable purchase taxes and any directly attributable costs (such as borrowing costs) incurred to bring the asset to be capable of operating in the manner intended by management.

Changes in estimates thereof adjust the carrying amount of assets. Expenditures incurred after the property, plant and equipment have been put into operation, such as repairs and maintenance, are normally charged to comprehensive income statement in the period in which the costs are incurred. Depreciation is charged using the straight-line method over the estimated useful lives of the assets.

Right-of-use assets are recognised under IFRS 16 'Leases' Standard regarding lease contracts, applying the exemption of short-term leases and exemption of leases for which underlying asset is low of value (recognition exemptions).

Right-of-use assets are measured initially at cost, that contain the initial amount of the lease liability, any lease payments made at or before the commencement date, less any lease incentives received, initial direct costs, and estimated costs to dismantle and remove the underlying asset or any restoration costs required by the terms and conditions of the lease agreement.

After the commencement date right-of-use assets are reduced by the accumulated depreciation, any accumulated impairment losses and adjusted for any remeasurement of the lease liability.

Depreciation is charged on a straight-line method to the earlier of the end of useful life or the end of the lease term.

## Hosszú lejáratú vevők

A társaság a magyar állammal szembeni, díjfizetés alól felmentett repülések költségtérítési igényből származó követeléseit (a továbbiakban: felmentett repülések) a rövid- és hosszú lejáratú vevőkövetelések között mutatja be a légi navigációs szolgáltatásból származó bevételekkel szemben.

A kormányhatározatban megállapított fizetési határidő két év, ezért ezen követelések diszkontálásához a 2 éves állampapírhozamokat vettük alapul. A felmentett repülések egyenlegében kimutatott, egy éven túli tételek 2025-re, illetve 2024-re az alábbiak szerint alakultak (értékvesztéssel csökkentett összegben): 401 millió Ft, illetve 383 millió Ft.

## Vevőkövetelések

A légitársaságoktól származó vevőköveteléseket az EUROCONTROL Központi Útvonaldíj Irodája (CRCO) kezeli és hajtja be. A számlázási politikának megfelelően az átlagos vevői kintlévőség kéthónapnyi árbevételnek felel meg.

Ezt a követelésállományt csökkenti a vevőkre számított várható hitelezési veszteségráták alapján meghatározott értékvesztés. Az egyéb értékesítésből származó követeléseket egyedileg értékeli

a Társaság, szükség esetén részbeni vagy teljes értékvesztést, illetve leírást számol el rájuk. A kétes követelésekre képzett értékvesztés összege csökkenést mutat a követelések minősítése alapján, 2025. december 31-ei záró állománya 1.047 millió Ft (2024-ben 1.122 millió Ft volt ez az összeg).

A felmentett repülésekkel kapcsolatos vevőkövetelések egyenlegében kimutatott egy éven belüli tételek 2025-ben, illetve 2024-ben az alábbiak szerint alakultak (értékvesztéssel csökkentett összegben): 371 millió Ft, illetve 360 millió Ft.

## Egyéb forgóeszközök

A pénzügyi helyzetre vonatkozó kimutatás sor legjelentősebb összetevői: az ÁFA-visszaigénylés, a fedezeti ügyletek pozitív valós értékváltozása, a vagyonekeztelt eszközökön végzett beruházásokból származó követelés, az adott előlegek, illetve az elhatárolt költségek. Az elhatárolt költségek között olyan költségek szerepelnek, amelyeket tárgyidőszakban számláztak, de a következő időszakot terhelik. Ilyenek többek között az online szolgáltatások, szoftvertámogatások, biztosítási díjak, tagdíjak.

## Long-term trade receivables

The receivables for cost of flights exempted from charges (further on: exempted flights) from the Hungarian State are recognised as short term and long-term trade receivables and are credited to revenue from air navigation services.

The term of payment is two years, as defined in a government decree. The Company discounted these balances using yields of government bonds with two years maturity. Receivables from exempted flights due over one year (including loss allowance) was HUF 401 million for 2025 and HUF 383 million for 2024.

## Trade receivables

Trade receivables from air space users are managed, collected and enforced by Central Route Charges Office ('CRCO') of EUROCONTROL. Due to invoicing policy, average outstanding balance of receivables equals to two months sales turnover.

Trade receivables are reduced by loss allowances based on expected loss rates for customers. All other balances outstanding are assessed individually and are provided for fully or partly depending on the assessment. A loss allowance of HUF 1,047 million (2024: HUF 1,122 million) has been

accounted for balances estimated irrecoverable as at 31 December 2025. The amount of loss allowance for trade receivables shows a decrease based on the classification of the receivables.

Trade receivables from exempted flights due within one year (including loss allowance) was HUF 371 million for 2025 and HUF 360 million for 2024.

## Other current assets

Balances of this category include: Reclaimable value added tax, Changes in fair value of cash-flow hedges (gain), Receivable from investments on state owned assets, Advance given and Services prepaid. The line Services prepaid includes expenses, which are billed in the reporting period, however effect future reporting periods. Such expenses are, among others, online services, software-support, insurance fees and membership fees.

## Egyéb pénzügyi eszközök, pénz- és pénzeszköz egyenértékesek

A társaság működését 2025-ben stabil likviditási helyzet jellemezte. Az IFRS 9 standard alapján minden államkötvényt és diszkontkincstárjegyet amortizált bekerülési értéken mutatunk be.

### Saját tőke

A társaság jegyzett tőkéje nem változott, 2025 év végén 20.202 millió Ft.

Atartalékok között a jelentősebb mozgások: a 2025-ös év eredményét (14.783 millió Ft nyereség) az eredménytartalékban számoltuk el, levonva a tulajdonos által jóváhagyott 6 milliárd Ft értékű osztalékot. A saját tőkén belül számoltuk el a cash flow fedezeti ügyletek valós értékváltozásán elért nyereséget/veszteséget, amely a tárgyévben 776 millió Ft saját tőkecsökkenést eredményezett. A részvényesekre jutó tőke így 2025. december 31-én 57.159 millió Ft.

### Hosszú és rövid távú munkavállalói juttatások

Hosszú távú munkavállalói juttatások céljából 2013 végéig a társaság egy meghatározott juttatási programot működtetett. Ezt 2013. december 31-étől

felváltotta az Életpálya Program, mint hosszú távú munkavállalói juttatás, ami tartalmazza egyrészt a kollektív szerződésben meghatározott HungaroControl Életpálya Programot a nem irányítói munkakörökben foglalkoztatottak esetén, másrészt az Irányítói Életpálya Megállapodást.

Az Életpálya Program keretében a juttatások meghatározott részét a vállalat nyugdíjcélú befektetési eszközökbe fekteti, míg az Irányítói Életpálya Megállapodásban rögzített juttatások egy részét külön befektetési instrumentumban különíti el, amelyhez a munkavállalók csak az irányítói munkaviszony megszűnése után juthatnak hozzá. A légitforgalmi irányítói munkakörben dolgozókkal megkötött befektetési instrumentumokról szóló megállapodás alapján a Társaság elkülönített instrumentumokban helyezte el az Irányítói Életpálya Megállapodás szerinti juttatások összegét, beleértve az előző program záró egyenlegét is. A programok közti áttérés a nem légitforgalmi irányítói munkakörben dolgozó kollégák esetében is lezajlott, az előző rendszer záró egyenlegének kifizetése a tervek szerint megtörtént.

A „Végkielégítések” és az „Egyéb hosszú távú munkavállalói juttatások” egy éven túli lejáratú tételeit

## Other financial assets and Cash and cash equivalents

In 2025 the Company held stable liquidity position. Under IFRS 9 Standard, all Treasury bills and government bonds are measured at amortised cost.

### Shareholders' equity

Share capital of the Company did not change in 2025, amounted to HUF 20,202 million.

Major movements in Reserves include: the gain for 2025 (HUF 14,783 million) was recorded in Retained Earnings. Furthermore, HUF 6 billion dividend was debited, based on the Owner's approval. Gain/loss on Cash flow hedges is recorded within Reserves, these resulted in an equity decrease of HUF 776 million in 2025. Total shareholders' equity as of December 31, 2025 amounted to HUF 57,159 million.

### Long-term and short-term employee benefits

As long-term employee benefits the Company operated a 'Defined Benefit Plan' by the end of 2013. From December 31, 2013, the Company

decided to replace it by a 'Career plan' that is operating as a long-term pension scheme regulated by the agreements 'HungaroControl Career Plan' as part of the Collective Agreement for non-air traffic controller employees, and the 'Air Traffic Controller Career Agreement'.

A defined part of the Career plan is invested in retirement related financial instruments. Amounts regulated by the Air Traffic Controller Career Agreement are invested in a separate financial instrument, that will be only available for the air navigation personnel after concluding their air traffic controller position. According to the agreement concluded with air traffic controller, which defines the instrument, the contributions based on the 'Air Traffic Controller Career Agreement' and the closing balance of the previous Plan are invested into a separate fund. The conversion between the schemes has been closed regarding the non-air navigation personnel as well, the payments from the closing balance of the previous scheme are fulfilled as planned.

a „Hosszú távú munkavállalói juttatások” soron, az éven belül lejáró tételeit a „Rövid távú munkavállalói juttatások” soron mutatjuk be. A „Rövid távú munkavállalói juttatások” egyenlege ezen kívül – a többi között – tartalmazza a decemberi bérfizetési kötelezettséget, illetve az év végi teljesítmény-értékeléshez kapcsolódó juttatást.

The long-term part of 'Termination benefits' and 'Other long-term employee benefits' are included in 'Long-term employee benefits' line, the short-term part of these liabilities are included in 'Short-term employee benefits' line. The balance of 'Short-term employee benefits' also includes - inter alia-, salaries payable for December and the compensation for year-end performance valuation.

## HOSSZÚ ÉS RÖVID TÁVÚ MUNKAVÁLLALÓI JUTTATÁSOK LONG-TERM AND SHORT-TERM EMPLOYEE BENEFITS

MEGNEVEZÉS DESCRIPTION	2025. december 31. (millió Ft) December 31, 2025 (million HUF)	2024. december 31. (millió Ft) December 31, 2024 (million HUF)
<b>Munkavállalói juttatások - éven túli rész</b> Long-term employee benefits	8 303	6 982
<b>Munkavállalói juttatások - éven belüli rész</b> Short-term employee benefits	7 878	6 676
<b>MUNKAVÁLLALÓI JUTTATÁSOK ÖSSZESEN</b> TOTAL EMPLOYEE BENEFITS	16 181	13 658



## Lízingek

A lízing kötelezettségek értékeit külön mérlegsoron jelenítjük meg mind a hosszú, mind a rövid lejáratú kötelezettségek között.

A lízingkötelezettségeket a lízingbe vett eszközök használati jogával szemben az IFRS 16 'Lízingek' standard alapján mutatjuk be, melynek legnagyobb részét a vagyonezítésbe kapott eszközök lízingje teszi ki.

2007 szeptemberében a társaság az állami vagyon kezeléséért felelős hatósággal (Kincstári Vagyoni Igazgatóság, a Magyar Nemzeti Vagyonezítő Zrt. jogelődje) vagyonezítési megállapodást kötött. A megállapodás értelmében a vállalat vagyonezítési jogot szerzett állami tulajdonban lévő földterületek, épületek, berendezések, valamint azok kapcsolódó vagyonezítési jogai felett. A vagyonezítési díj 2025-ben 1.685 millió Ft volt (2024-ben 960 millió Ft).

A megállapodás eredményeképp a HungaroControl köteles ezen eszközöket eredeti nominális értékükön megtartani, bővíteni, felújítani és gyarapítani, ellensúlyozva a felmerült használati érték csökkenését.

A kezdőnapon a lízingkötelezettséget a társaság az addig a napig ki nem fizetett lízingdíjak

jelenértékeként értékeli. A lízingdíjakat a járulékos lízingbevevői kamatlábbal diszkontálja.

A kezdőnapig ki nem fizetett lízingdíjak tartalmazzák többek között a fix díjakat, csökkentve az esedékes lízingösztönzőkkel, a változó lízingdíjakat, amelyek valamely indextől vagy rátától függenek, a maradványérték-garanciák keretében várhatóan kifizetendő összegeket, esetleges vételi opció lehívási árát vagy a lízing megszüntetése miatti kötbéreket, amennyiben várhatóan biztos, hogy ezen költségek felmerülnek.

A kezdőnap után a lízingkötelezettségek értékét növelik a kamatösszegek, csökkentik a kifizetett lízingdíjak, valamint módosítják az esetleges újraértékelés vagy szerződésmódosítás hatásai.

### Egyéb hosszú lejáratú kötelezettségek

Az egyéb hosszú lejáratú kötelezettségek legjelentősebb összetevője 3.008 millió Ft értékben a kapott támogatások hosszú lejáratú része (2024-ben 846 millió Ft).

## Leases

The amounts of lease liabilities are presented in separate lines in the statement of financial position among long term and short-term liabilities as well.

Lease liabilities against the Right-of-use assets are measured under IFRS 16 'Leases' Standard, from which the lease of state-owned assets represents the major part.

In September 2007, the Company signed an asset management agreement with the authority responsible for the management of national property (Treasury Property Directorate, legal predecessor of Hungarian National Asset Management Inc.). According to the agreement, the Company acquired asset management rights over state owned land, buildings, structures and related property rights. The asset management fee on state owned assets in 2025 was HUF 1,685 million (HUF 960 million in 2024).

According to the agreement the HungaroControl is obliged to keep the assets at their original nominal value by restoring, replacing and improving them counterbalancing the loss in usage values.

At the commencement date the lease liability is measured at the present value of the lease payments that are not paid at that date. The lease payments are discounted using the incremental borrowing rate.

Lease payments that are not paid at the commencement date include fixed payments, less any incentives receivable; variable lease payments that depend on an index or a rate; amounts payable under residual value guarantees; exercise price of a purchase option or penalties for terminating the lease, if it is reasonably certain that these expenses will incur.

After the commencement date the lease liability is increased with the interest amount; reduced by the lease payments made; and remeasured to reflect any reassessment or any lease modification.

### Other long-term liabilities

The most significant part of 'Other long-term liabilities' is the long-term part of grants received in the amount of HUF 3,008 million as well (HUF 846 million in 2024).

## Rövid lejáratú hitelek

A Társaság a fordulónapon hitelállománnyal nem rendelkezett. A folyószámla-hitelkeret során lehívott összegeket a Társaság teljes egészében visszafizette.

## Szállítói tartozások

A társaság szállítói tartozásait fizetési határidőn belül rendezte, és nem volt jelentős lejárt tartozása 2025. december 31-én.

## Egyéb rövid lejáratú kötelezettségek

A Pénzügyi helyzetre vonatkozó kimutatás sor jelentősebb tételei a következők: az anyavállalattal szembeni kötelezettségek, a folyósított támogatáselőlegek, kapott támogatások halasztott bevételként elszámolt rövid lejáratú része, és a különböző hatóságokkal szembeni rövid lejáratú kötelezettségek.



## Short term loans

At the reporting date, the Company had no outstanding loan balance. The amounts drawn down under the overdraft facility have been repaid in full by the Company.

## Trade payables

The Company settles trade payables within the payment term and had no material overdue payables as of December 31, 2025.

## Other short-term liabilities

Major items of this category are as follows: liabilities to parent company, grants- advance payment received, short term part of grants received and recorded as deferred income, and other short-term liabilities towards various authorities.

## ÁTFOGÓ JÖVEDELEMKIMUTATÁSHOZ KAPCSOLÓDÓ KIEGÉSZÍTÉSEK NOTES TO THE STATEMENT OF COMPREHENSIVE INCOME

MEGNEVEZÉS DESCRIPTION	2025. év (millió Ft) 2025 (million HUF)	2024. év (millió Ft) 2024 (million HUF)
<b>Légi navigációs szolgáltatás árbevétele</b> Revenue from air navigation services	76 689	51 768
<b>Egyéb tevékenység árbevétele</b> Other revenue	275	301
<b>Összes árbevétel</b> Revenue	76 964	52 069
<b>Személyi jellegű ráfordítások</b> Personnel expense	36 069	32 230
<b>Anyagjellegű ráfordítások</b> Operating expense	14 890	13 975
<b>Értékcsökkenés, amortizáció és értékvesztés</b> Depreciation, amortization and impairment	8 575	7 085
<b>Egyéb bevételek</b> Other income	1 104	834
<b>ebből: Követelések visszaírt értékvesztése</b> out of this: Release of impairment loss on receivables	104	116
<b>Egyéb ráfordítások</b> Other expense	1 682	1 516
<b>ebből: Követelések elszámolt értékvesztése</b> out of this: Impairment loss on receivables	99	157
<b>Veszteség egyéb tevékenységből</b> Loss from other activities	-578	-682
<b>Működési költség</b> Operating expense	60 112	53 972
<b>ÜZLETI TEVÉKENYSÉG EREDMÉNYE</b> OPERATING PROFIT / LOSS (-)	<b>16 852</b>	<b>-1 903</b>

MEGNEVEZÉS DESCRIPTION	2025. év (millió Ft) 2025 (million HUF)	2024. év (millió Ft) 2024 (million HUF)
<b>Pénzügyi bevételek</b> Financial income	2 678	3 299
<b>ebből: Effektív kamatláb-módszer használatával kiszámított kamatbevételek</b> out of this: Interest revenue calculated using the effective interest method	1 345	2 029
<b>Pénzügyi ráfordítások</b> Financial expense	1 565	1 669
<b>Nyereség pénzügyi tevékenységből</b> Profit from financial activities	1 113	1 630
<b>Részesedés társult és közös vezetésű vállalkozások nyereségéből/ vesztéséből</b> Share from profit / loss of associates and joint ventures	25	19
<b>ADÓZÁS ELŐTTI EREDMÉNY</b> PROFIT / LOSS (-) BEFORE TAX	<b>17 990</b>	<b>-254</b>
<b>Eredményt terhelő adók</b> Income tax expense	3 207	940
<b>IDŐSZAK EREDMÉNYE</b> PROFIT / LOSS (-) FOR THE YEAR	<b>14 783</b>	<b>1 194</b>
<b>Részvényesek részesedése az eredményből</b> Attributable to equity holder of the parent	14 783	-1 194

EGYÉB ÁTFOGÓ JÖVEDELEM OTHER COMPREHENSIVE INCOME	2025. év (millió Ft) 2025 (million HUF)	2024. év (millió Ft) 2024 (million HUF)
<b>Jövedelemkimutatásba jövőben visszaforduló tételek</b> Items reclassified subsequently to Comprehensive income		
<b>Nyereség/veszteség (-) cash flow fedezeti ügyleteken</b> Gain / loss (-) on cash flow hedges	-776	299
<b>Egyéb átfogó jövedelem, adóhatással</b> Other comprehensive income, net of tax	-776	299
<b>ÁTFOGÓ JÖVEDELEM ÖSSZESEN</b> TOTAL COMPREHENSIVE INCOME	14 007	-895
<b>Részvényesek részesedése az átfogó jövedelemből</b> Attributable to equity holder of the parent	14 007	-895

## Árbevétel

A számlázott, illetve a megszolgált léginavigációs szolgáltatás árbevételét a társaság a költségtervekben szereplő költségek és a tervezett éves forgalom alapján forintban meghatározott egységdíjakon számolja el, a tényleges fizető szolgáltatási egységeket figyelembe véve. A szolgáltatási egységek száma függ a repülőgép maximális engedélyezett felszállótömegétől, illetve átrepülő forgalom irányítása esetén a távolsági faktortól.

A HungaroControl léginavigációs szolgáltatásainak három fő üzletága van: az átrepülő gépeknek nyújtott (en route) navigációs szolgáltatás a magyar

magas légtérben, a terminál navigációs szolgáltatások a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér közelkörzetében (terminál), illetve az átrepülő gépeknek nyújtott navigációs szolgáltatás a koszovói magas légtérben (Koszovó). A 2015. üzleti évtől mind a magyar légtér átrepülő forgalmának irányítása, mind a terminálirányítás a teljesítménytervezés keretein belül működik. 2015. üzleti évtől már csak a Koszovó feletti irányítás költségeinek elszámolása történik a teljes költségmegtérítéses rendszeren belül.

Az egységdíjak megállapítására az en route (magyar magas légtér) és a terminál üzletágakban,

## Revenue

Air navigation services are billed and the revenues earned are recognised by the Company based on a HUF unit price determined on the basis of pre-budgeted costs and planned annual traffic taking into account the actual chargeable service units. Air traffic charges are determined by the number of service units calculated by using a formula with the maximum take-off weight of the airplane, and in the case of En route services - the distance factor.

HungaroControl has three main revenue segments: navigation services provided to the overflight traffic ('En Route') over Hungary, terminal air navigation services in the approach area of Liszt Ferenc International Airport, and navigation in the upper airspace of Kosovo. From 2015 both the Hungarian En Route and terminal services were provided within the framework of the performance scheme. From 2015, only the costs of air navigation in Kosovo upper airspace had been settled under the full cost recovery scheme.

In the Hungarian En Route and in the terminal segment, within the framework of performance plan scheme, 'reference periods' are set for determining unit prices (for 5 years horizon); for which periods performance plans at national level shall be prepared based on the costs and traffic expected

in the reference period. This will be used by the Company as a basis to calculate the annual unit prices, based on which the revenues will be realized. The performance scheme transfers part of the cost- and traffic risks on air navigation service providers.

Based on the EU Regulation No. 317/2019, the Company and the airspace users bear together any traffic risk in the En Route and terminal segments. The Hungarian RP4 performance plan for 2025-2029 period, that fundamentally defines the framework of the Company's operations, was adopted in May 2025.

In the Kosovo segment operating in a full cost recovery scheme the unit rates are determined by using forecasted service units and relating costs estimated previously. The actual number of service units and actual costs might differ from the planned ones which differences are then compensated via an adjustment mechanism. All the costs and income relating to the provision of the service are included in the cost base of Serbia-Montenegro-KFOR in alignment with the principles of the EUROCONTROL En Route charges system.

In 2025 77% of revenues from air navigation services derives from navigation of overflight traffic

a teljesítménytervezési rendszeren belül, úgynevezett referenciaperiódusokat határoztak meg (5 éves időtávval), amelyekhez egy várható költség- és forgalomalapú nemzeti szintű teljesítménytervet kell benyújtani. A társaság ezeket használja az éves egységdíjak kiszámításának alapjául, amelyek meghatározzák az árbevételt. A teljesítményrendszer a költség- és forgalmi kockázat egy részét a léginavigációs szolgáltatókra terheli.

A 317/2019 EU rendelet alapján az en route és a terminálirányítás kapcsán felmerülő forgalmi kockázatot a társaság a légtérhasználókkal közösen viseli. A Társaság gazdálkodási keretrendszerét a 2025-től 2029-ig tartó időszakra alapvetően meghatározó RP4-es magyar teljesítménytervet 2025 májusában fogadták el.

A Koszovó üzletágban, a teljes költségmegtérítési rendszerben megállapított egységdíjak a tervezett forgalmon és szolgáltatás ellátásához szükséges tervezett költségeken alapulnak. A forgalom tényleges alakulása, illetve a tényleges költségek nagysága a tervezettől eltérhet. Az így keletkező különbségeket egy kiigazító mechanizmuson

keresztül egyenlítik ki. A szolgáltatásnyújtás bevételeinek és költségeinek elszámolása a közös Szerbia–Montenegró–KFOR költségalapon keresztül történik, az EUROCONTROL útvonalhasználati díjak fizetésére vonatkozó elveivel összhangban.

A 2025. évi léginavigációs szolgáltatásnyújtásból származó árbevétel 77%-a Magyarország feletti magas légtérben történő átrepülő (en route) forgalom irányításából (2024-ben 78%), 19%-a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren történő terminálirányításból (2024-ben 19%), míg 4%-a a Koszovó feletti magas légtér átrepülő forgalmának irányításából (2024-ben 3%) származik.

Az árbevétel értékét módosítja a bevételek devizaárfolyam-kockázatának fedezetére kötött cash flow fedezeti ügyletek árfolyamkülönbözete.

A nem léginavigációs szolgáltatásból származó árbevétel nem képvisel meghatározó részarányt a teljes árbevételen belül. A három fő terület: a radaradat-szolgáltatás, szimulációs szolgáltatás, valamint a bérleti díjak.

(En Route) over Hungary (78% in 2024), 19% derives from terminal air navigation services at Liszt Ferenc International Airport (19% in 2024), and 4% derives from the navigation of air traffic in the upper airspace over Kosovo (3% in 2024).

The value of revenues from air navigation services is modified by the foreign exchange result of cash

flow hedge transactions concluded for hedging of foreign exchange risk on revenues.

Revenues from non-air navigation services do not represent a material portion of total revenues. The three most important areas are: radar data services provided, fees from simulation services and rental fees collected.



## ÁRBEVÉTEL REVENUE

MEGNEVEZÉS DESCRIPTION	2025. év (millió Ft) 2025 (million HUF)	2024. év (millió Ft) 2024 (million HUF)
<b>Árbevétel légi navigációs szolgáltatásból - en route</b> Revenue from air navigation services - en route segment	58 774	40 590
<b>Árbevétel légi navigációs szolgáltatásból - terminal</b> Revenue from air navigation services - terminal segment	14 681	10 171
<b>Árbevétel légi navigációs szolgáltatásból - Koszovó</b> Revenue from air navigation services - Kosovo segment	2 702	1 531
<b>Cash-flow fedezeti ügyletek árbevétel korrekciós hatása</b> Cash-flow hedge accounting reserve booked to revenues	532	-524
<b>Árbevétel légi navigációs szolgáltatásból összesen</b> Total revenue from air navigation services	<b>76 689</b>	<b>51 768</b>
<b>Egyéb árbevétel belföldi értékesítésből</b> Other revenue - domestic	237	277
<b>Egyéb árbevétel export tevékenységből</b> Other revenue - foreign	38	24
<b>Egyéb árbevétel összesen</b> Total other revenue	<b>275</b>	<b>301</b>
<b>Árbevétel összesen</b> Total revenue	<b>76 964</b>	<b>52 069</b>

## SZEMÉLYI JELLEGŰ RÁFORDÍTÁSOK PERSONNEL EXPENSES

MEGNEVEZÉS DESCRIPTION	2025. év (millió Ft) 2025 (million HUF)	2024. év (millió Ft) 2024 (million HUF)
<b>Bérek és fizetések</b> Wages and salaries	24 113	24 159
<b>Bérbiztosítások</b> Social security	3 532	3 526
<b>Egyéb személyi jellegű költségek</b> Other personnel expenses	6 602	3 458
<b>Tárgyévi ráfordítások nyugdíjprogramból és egyéb hosszú távú munkavállalói hozzájárulásból</b> Pension expenses and expenses from other long term benefits	1 822	1 087
<b>Személyi jellegű ráfordítások összesen</b> Personnel expenses	<b>36 069</b>	<b>32 230</b>

## ANYAGJELLEGŰ RÁFORDÍTÁSOK OPERATING EXPENSES

MEGNEVEZÉS DESCRIPTION	2025. év (millió Ft) 2025 (million HUF)	2024. év (millió Ft) 2024 (million HUF)
<b>Villamosenergia díja</b> Energy costs	615	865
<b>Egyéb anyagok</b> Other materials used	211	227
<b>Anyagköltség</b> Cost of materials consumed	<b>826</b>	<b>1 092</b>
<b>EUROCONTROL hozzájárulás</b> EUROCONTROL member fees	2 382	1 815
<b>Szoftver éves rendszeres és alkalmi frissítés, karbantartás</b> Software maintenance fees	2 299	2 193
<b>Belföldi képzés, továbbképzés költségei</b> Trainings expenditure	1 406	1 452
<b>Felelősségbiztosítások</b> Fees of liability insurance	1 361	1 765
<b>Hatósági díjak</b> Fees paid for authorities	1 201	1 259
<b>Egyéb költségek</b> Various other expenditures	989	878
<b>Szakértői, pályázati díj, üzletviteli tanácsadás</b> Expenditure on consultancy and fees of expert	857	555
<b>Online szolgáltatás, adatátvitel</b> Online service charges, charges for data transmission	729	716
<b>Javítás, karbantartás</b> Maintenance fees	680	561

MEGNEVEZÉS DESCRIPTION	2025. év (millió Ft) 2025 (million HUF)	2024. év (millió Ft) 2024 (million HUF)
<b>Munka- Tűz és Vagyonvédelmi, valamint őrző-védő szolgáltatás</b> Safeguarding services	620	550
<b>Hirdetés, reklám, propaganda, marketing költségek</b> Cost of advertisement and marketing campaigns	529	416
<b>Külföldi utazás kiküldetés</b> Travel and other costs incurred on missions abroad	352	257
<b>Szennyvíz-, hulladékkezelés</b> Charges paid for waste disposal and similar services	232	224
<b>Bankköltség, kezelési költség, jutalék</b> Bank fees, administrative fees, commissions	143	82
<b>Nem tárgyi eszközt érintő kölcsönzési díjak</b> Other rental fees	87	45
<b>Meteorológiai szolgáltatás költségei</b> Cost of meteorological services consumed	81	25
<b>Tárgyi eszközök bérleti díjai, kölcsönzési díjai</b> Cost of meteorological services consumed	69	43
<b>Ingatlanok bérleti díjai, kölcsönzési díjai</b> Real estate rental fees	32	46
<b>Vagyonkezelt eszközök bérleti díja</b> Lease payment on state owned assets	15	1
<b>Igénybevett és egyéb szolgáltatások</b> Other expenditures	<b>14 064</b>	<b>12 883</b>
<b>Ebből: Rövid futamidejű lízingekhez kötődő költségek</b> Included: Short term lease related expenditures	28	15
<b>Ebből: Kisértékű eszközök lízingjeihez kötődő költségek (kivéve rövid futamidejű lízingek)</b> Included: Low-value asset lease related expenditures (excluding short-term leases)	12	12
<b>Anyagjellegű ráfordítások összesen</b> Total Operating expenses	<b>14 890</b>	<b>13 975</b>

## Eredményt terhelő adók

A HungaroControl a következő adókat sorolja a társasági jövedelemadó kategóriába: társasági adó, helyi iparüzési adó és innovációs járulék.

A társasági adó és innovációs járulék a Nemzeti Adó- és Vámhivatalnak fizetendő, a helyi iparüzési adót az illetékes helyi önkormányzatoknak kell megfizetni. A társasági adó alapja az adózó társaság számviteli nyereségének adóalap-csökkentő és adóalap-növelő tételeivel korigált adózás előtti eredménye. A helyi iparüzési adó és innovációs járulék alapja az adózó társaság nettó árbevétele, csökkentve az anyagköltséggel, eladott áruk beszerzési értékével és közvetített szolgáltatások költségével.

A fizetendő társasági adó mértéke Magyarországon 9%. A helyi iparüzési adó kulcsa az adóalapra vetítve 2%, míg az innovációs járulék ugyanarra az adóalapra vetítve 0,3% mértékű.

## Income taxes

The HungaroControl classified the following taxes as income taxes: corporate income tax, local business tax and innovation contribution.

Corporate income tax and innovation contribution are payable to the National Tax and Customs Administration, and local business tax is payable to the responsible local governments. The basis of the corporate income tax is the taxable entities' accounting profit adjusted for non-deductible and non-taxable items. The basis of the local business tax and innovation contribution is the taxable entities' revenue reduced by cost of materials, cost of goods sold and cost of services transmitted.

The corporate income tax rate applicable in Hungary is 9%. Local business tax rate on its tax base is 2%, whereas the rate of the innovation contribution 0.3% on the same tax base.



## CASH FLOW KIMUTATÁS STATEMENT OF CASH FLOWS

MEGNEVEZÉS DESCRIPTION	2025. év (millió Ft) 2025 (million HUF)	2024. év (millió Ft) 2024 (million HUF)
<b>ÜZLETI TEVÉKENYSÉG</b> OPERATING ACTIVITIES		
<b>Adózás előtti eredmény</b> Profit / loss (-) before tax	<b>17 990</b>	<b>-254</b>
<b>Értékcsökkenés és amortizáció</b> Depreciation and amortization	8 575	7 076
<b>Tárgyi eszközök, immateriális javak eladásának eredménye</b> <b>nyereség (-)/veszteség</b> (Gain)/Loss on sale of property, plant & equipment	-14	-9
<b>Tárgyi eszközök selejtezése, értékvesztése, térítés nélküli átadása/átvétele, kapott támogatás</b> Impairment/Scrapping/Transfer free of charge/Subsidization of Fixed Assets	6	10
<b>Rövid lejáratú és kisértékű lízing költsége</b> Short-term lease payments, payments for leases of low-value assets	40	27
<b>Készletek selejtezése, értékvesztése</b> Impairment/Scrapping of Inventory	0	2
<b>Céltartalékok csökkenése (-)/növekedése</b> Increase/ (decrease) in provisions	-90	131
<b>Kamatbevételek</b> Interest income	-2 193	-2 524
<b>Követelésekre elszámolt értékvesztés növekedése</b> Increase in impairment loss on receivables	-304	53
<b>Társult és közös vezetési vállalatok eredményéből való részesedés</b> <b>nyereség (-)/veszteség</b> Share of (income) from associates and joint ventures	-25	-19

MEGNEVEZÉS DESCRIPTION	2025. év (millió Ft) 2025 (million HUF)	2024. év (millió Ft) 2024 (million HUF)
<b>Nem realizált árfolyamkülönbségek nyereség(-)/veszteség</b> Unrealized foreign exchange (gains)/losses	-99	248
<b>Nyereség (-)/veszteség egyéb nem pénzmozgással járó tranzakciókból</b> (Gains)/losses from other non-cash transactions	-1 615	366
<b>Összesen adózás előtti eredményt módosító tételek</b> Total pre-tax profit-modifying items	<b>4 281</b>	<b>5 361</b>
<b>Működő tőke változásai</b> Changes in working capital		
<b>Vevők és egyéb követelések csökkenése/növekedése (-)</b> (Increase)/ decrease in Accounts receivable and other current assets	-4 732	1 248
<b>Készletek csökkenése/növekedése (-)</b> (Increase)/ decrease in Inventory	1	2
<b>Szállítók, hosszú lejáratú kötelezettségek és egyéb kötelezettségek növekedése/csökkenése (-)</b> Increase/ (decrease) in Accounts payable, long-term liabilities and accruals	6 192	3 587
<b>Fizetett nyereségadó</b> Income taxes paid	-1 490	-2 818
<b>Összesen működő tőke változásai</b> Total changes in working capital	<b>-29</b>	<b>2 019</b>
<b>Üzleti tevékenységből származó nettó cash-flow</b> Net cash from operating activities	<b>22 242</b>	<b>7 126</b>

MEGNEVEZÉS DESCRIPTION	2025. év (mllió Ft) 2025 (million HUF)	2024. év (mllió Ft) 2024 (million HUF)
<b>BEFEKTETÉSI TEVÉKENYSÉG</b> INVESTING ACTIVITIES		
<b>Tárgyi eszközök, immateriális javak beszerzése</b> Purchase tangible assets and intangibles	-4 046	-10 768
<b>Tárgyi eszközök, immateriális javak eladásából származó bevétel</b> Proceeds on disposal of property, plant & equipment	15	11
<b>Befektetett pénzügyi eszközök megszerzésére fordított pénzeszköz</b> Purchase of financial assets	-5 582	8 060
<b>Kapott osztalék</b> Dividend received	39	0
<b>Kapott kamatok és kamatjellegű bevételek</b> Interest received	2 223	2 711
<b>Befektetési tevékenységre felhasznált nettó cash-flow</b> Net cash used in investing activities	<b>-7 351</b>	<b>14</b>
<b>PÉNZÜGYI TEVÉKENYSÉG</b> FINANCING ACTIVITIES		
<b>Lízing tőke törlesztés</b> Cash payments for the principal portion of the lease liability	-979	-427
<b>Hitel, kölcsön felvétel</b> Drawdown of borrowings	6 245	2 428
<b>Hitel, kölcsön törlesztés</b> Repayment of borrowings	-16 745	-5 928
<b>Fizetett kamatok</b> Interest paid	-1 256	-1 098
<b>Fizetett osztalék</b> Dividend paid	-7 200	-9 000

MEGNEVEZÉS DESCRIPTION	2025. év (mllió Ft) 2025 (million HUF)	2024. év (mllió Ft) 2024 (million HUF)
<b>Pénzügyi tevékenységre felhasznált nettó cash-flow</b> Net cash used in financing activities	<b>-19 935</b>	<b>-14 025</b>
<b>Pénz és pénzeszköz egyenértékesek növekedése/csökkenése(-)</b> Increase/(decrease) in cash and cash equivalents	<b>-5 044</b>	<b>-6 885</b>
<b>Pénz és pénzeszköz egyenértékesek év elején</b> Cash and cash equivalents at beginning of year	10 135	17 020
<b>Árfolyamváltozás hatása a külföldi pénznemben tartott egyenlegekre</b> Exchange rate difference on cash and cash equivalents	-7	0
<b>Pénz és pénzeszköz egyenértékesek év végén</b> Cash and cash equivalents at end of year	<b>5 084</b>	<b>10 135</b>

## Pénzügyi helyzetre vonatkozó kimutatás fordulónapja utáni események

A Társaság az IFRS Számviteli Politikájának megfelelően értékelte a beszámoló fordulónapja után, de a pénzügyi kimutatások közzétételre történő engedélyezése előtt elérhető információk hatásait az éves beszámolóra. A teljesítményrendszerre vonatkozó szabályozásnak, különösen a forgalmi kockázatmegosztásra vonatkozó rendelkezéseknek, valamint Magyarország elfogadott RP4-tervének köszönhetően a fordulónapot követően bekövetkezett események nem veszélyeztetik a Társaság működését, finanszírozási helyzete kiegyensúlyozott, amely megfelelő működési mozgásteret biztosít.

## Events after the reporting period

The Company has assessed the impact on the financial statements of the information that becomes available after the date of Statement of Financial Position but before the financial statements are authorised for issue in accordance with IFRS Accounting Policies. Due to the performance scheme regulation, especially the traffic risk sharing provisions, and the adopted RP4 plan of Hungary, events after the reporting date do not threaten the operation of the Company, its financial position is stable providing adequate operational flexibility.

**KÖNYVIZSGÁLÓI JELENTÉS**  
REPORT OF THE INDEPENDENT AUDITOR





Shape the future  
with confidence

Ernst & Young Kft.  
Ernst & Young Ltd.  
H-1132 Budapest Váci út 20.  
1399 Budapest 62. Pf.632, Hungary

Tel: +36 1 451 8100  
Fax: +36 1 451 8199  
www.ey.com/hu  
Cg. 01-09-267553

## Független Könyvvizsgálói Jelentés az Összesített Pénzügyi Kimutatásokról

A HungaroControl Zrt. részvényese részére

### Vélemény

Az összesített pénzügyi kimutatásokat, amelyek ezen Éves Jelentés 112-147. oldalain találhatóak, és amelyek a 2025. december 31-i fordulónapra készített összesített pénzügyi helyzetre vonatkozó kimutatásból, összesített átfogó jövedelemre vonatkozó kimutatásból, összesített cash flow-k-ra vonatkozó kimutatásból, valamint a kapcsolódó megjegyzésekből állnak, a HungaroControl Zrt. 2025. december 31-ével végződő évre vonatkozó könyvvizsgált pénzügyi kimutatásaiból vezették le.

Véleményünk szerint a mellékelt összesített pénzügyi kimutatások minden lényeges szempontból konzisztensek a könyvvizsgált pénzügyi kimutatásokkal, összhangban a 112. oldalon megállapított kritériumokkal.

### Összesített pénzügyi kimutatások

Az összesített pénzügyi kimutatások nem tartalmazzák a Nemzetközi Pénzügyi Beszámolási Standardok - ahogyan azokat az EU befogadta - által előírt valamennyi közzétételt. Az összesített pénzügyi kimutatások és az azokra vonatkozó könyvvizsgálói jelentés elolvasása nem helyettesíti a könyvvizsgált pénzügyi kimutatások és az azokra vonatkozó könyvvizsgálói jelentés elolvasását. Az összesített pénzügyi kimutatások és a könyvvizsgált pénzügyi kimutatások nem tükrözik a könyvvizsgált pénzügyi kimutatásokra vonatkozó jelentésünk dátumát követően bekövetkezett események hatásait.

### A könyvvizsgált pénzügyi kimutatások és az azokra vonatkozó jelentésünk

2026. június 3-i jelentésünkben minősítés nélküli véleményt bocsátottunk ki a pénzügyi kimutatásokra vonatkozóan.


### A vezetés felelőssége az összesített pénzügyi kimutatásokért


A vezetés felelős az összesített pénzügyi kimutatásoknak a 112. oldalon megállapított kritériumokkal összhangban történő elkészítéséért.

### A könyvvizsgáló felelőssége

A mi felelőségünk vélemény kibocsátása az eljárásaink alapján, amelyeket a (felülvizsgált) 810. témaszámú, „Összesített pénzügyi kimutatásokra vonatkozó jelentések kibocsátására vonatkozó megbízások” című Magyar Nemzeti Könyvvizsgálói Standarddal összhangban hajtottunk végre, arra vonatkozóan, hogy az összesített pénzügyi kimutatások minden lényeges szempontból összhangban vannak-e a könyvvizsgált pénzügyi kimutatásokkal.

Budapest, 2026. június 3.

  
Dr. Hruby Attila  
megbízásért felelős partner  
Ernst & Young Kft.  
1132 Budapest, Váci út 20.  
Nyilvántartásba vételi szám: 001165

  
Dr. Hruby Attila  
Kamarai tag könyvvizsgáló  
Kamarai tagsági szám: 007118

A member firm of Ernst & Young Global Limited



Shape the future  
with confidence

Ernst & Young Kft.  
Ernst & Young Ltd.  
H-1132 Budapest Váci út 20.  
1399 Budapest 62. Pf.632, Hungary

Tel: +36 1 451 8100  
Fax: +36 1 451 8199  
www.ey.com/hu  
Cg. 01-09-267553

## This is a translation of the Hungarian Report Report of the Independent Auditor on the Summary Financial Statements

To the Shareholder of HungaroControl Zrt.

### Opinion

The summary financial statements, included on pages from 112 to 147 to this Annual Report, which comprise the summary statement of financial position as at 31 December 2025, the summary statement of comprehensive income and summary cash flow statement for the year then ended, and related notes, are derived from the audited financial statements of HungaroControl Zrt. for the year ended 31 December 2025.

In our opinion, the accompanying summary financial statements are consistent, in all material respects, with the audited financial statements, in accordance with criteria established on page 112.

### Summary financial statements

The summary financial statements do not contain all the disclosures required by the International Financial Reporting Standards as adopted by the EU. Reading the summary financial statements and the auditor's report thereon, therefore, is not a substitute for reading the audited financial statements and the auditor's report thereon. The summary financial statements and the audited financial statements do not reflect the effects of events that occurred subsequent to the date of our report on the audited financial statements.

The audited financial statements and our report thereon

We expressed an unmodified audit opinion on the audited financial statements in our report dated 3 June 2026.

### Management's responsibility for the summary financial statements

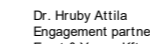
Management is responsible for the preparation of the summary financial statements in accordance with criteria established on page 112.

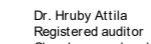
### Auditor's responsibility

Our responsibility is to express an opinion on whether the summary financial statements are consistent, in all material respects, with the audited financial statements, based on our procedures, which were conducted in accordance with Hungarian National Auditing Standard 810 (Revised), "Engagements to Report on Summary Financial Statements".

Budapest, 3 June 2026

(The original Hungarian language version has been signed.)

  
Dr. Hruby Attila  
Engagement partner  
Ernst & Young Kft.  
1132 Budapest, Váci út 20.  
Registration No. 001165

  
Dr. Hruby Attila  
Registered auditor  
Chamber membership No.: 005268

A member firm of Ernst & Young Global Limited



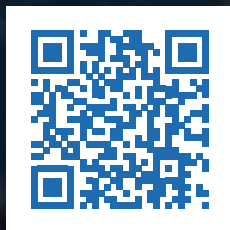
Felelős kiadó neve, székhelye:  
HungaroControl Zrt.

1185 Budapest, Igló u. 33-35.  
Postacím: 1675 Budapest, Pf. 80

Céjjegyzékszám: cg. 01-10-041304

Telefon: (06 1) 293-4444

E-mail: [info@hungarocontrol.hu](mailto:info@hungarocontrol.hu)  
Honlap: [www.hungarocontrol.hu](http://www.hungarocontrol.hu)



[hungarocontrol.hu](http://hungarocontrol.hu)