

**DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2015/347 DE LA COMMISSION****du 2 mars 2015**

**concernant l'incompatibilité de certains objectifs inscrits dans les plans nationaux ou les plans au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels présentés conformément au règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil avec les objectifs de performance de l'Union pour la deuxième période de référence et formulant des recommandations pour la révision de ces objectifs**

[notifiée sous le numéro C(2015) 1263]

(Les textes en langues allemande, bulgare, croate, espagnole, française, grecque, hongroise, italienne, maltaise, néerlandaise, portugaise, roumaine, slovaque, slovène et tchèque sont les seuls faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre») <sup>(1)</sup>, et notamment son article 11, paragraphe 3, point c),

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément au règlement (CE) n° 549/2004, les États membres sont tenus d'adopter des plans nationaux ou des plans au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, qui comportent des objectifs nationaux ou des objectifs au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels contraignants, compatibles avec les objectifs de performance de l'Union. Ce même règlement prévoit également que la Commission évalue la compatibilité de ces objectifs sur la base des critères d'évaluation visés à l'article 11, paragraphe 6, point d), et qu'elle peut décider d'adresser des recommandations si elle constate que ceux-ci ne sont pas respectés. Les modalités de cette procédure ont été définies dans le règlement d'exécution (UE) n° 390/2013 de la Commission <sup>(2)</sup>.
- (2) Les objectifs de performance de l'Union dans les domaines de performance clés que sont la sécurité, l'environnement, la capacité et l'efficacité économique pour la deuxième période de référence (2015-2019) ont été adoptés par la décision d'exécution 2014/132/UE de la Commission <sup>(3)</sup>.
- (3) Les États membres ont soumis à la Commission leurs plans de performance, tous au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, le 1<sup>er</sup> juillet 2014 au plus tard. Certains de ces plans ne lui ont été initialement soumis que sous forme de projet. De plus, un certain nombre de plans ont été modifiés ultérieurement par des avenants ou des correctifs, les dernières modifications datant du 9 janvier 2015. Pour son évaluation, la Commission s'est fondée sur les informations les plus récentes dont elle disposait.
- (4) L'organe d'évaluation des performances, qui a pour mission d'assister la Commission dans la mise en œuvre du système de performance en application de l'article 3 du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013, a présenté un rapport d'évaluation initiale à la Commission le 7 octobre 2014 et une version actualisée de celui-ci le 15 décembre 2014. La Commission a également reçu de cet organe les rapports dans lesquels les autorités nationales de surveillance rendent compte, conformément à l'article 18, paragraphe 4, du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013, du suivi des plans et objectifs de performance.
- (5) En ce qui concerne le domaine de performance clé de la capacité, la compatibilité des objectifs soumis par les États membres pour le retard ATFM (gestion des courants de trafic aérien) en route a été évaluée, conformément au principe énoncé au point 4 de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013, en utilisant les valeurs de référence relatives à la capacité de chaque bloc d'espace aérien fonctionnel dont l'application garantit le respect des objectifs de performance à l'échelle de l'Union, calculées par le gestionnaire de réseau et inscrites dans la toute dernière version du plan de réseau opérationnel (2014-2018/2019), datée de juin 2014 (ci-après le «plan de réseau opérationnel»). Il ressort de cette évaluation que les objectifs soumis par la Belgique, l'Allemagne, la France,

<sup>(1)</sup> JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.

<sup>(2)</sup> Règlement d'exécution (UE) n° 390/2013 de la Commission du 3 mai 2013 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau (JO L 128 du 9.5.2013, p. 1).

<sup>(3)</sup> Décision d'exécution 2014/132/UE de la Commission du 11 mars 2014 fixant les objectifs de performance de l'Union pour le réseau de gestion du trafic aérien et les seuils d'alerte pour la deuxième période de référence 2015-2019 (JO L 71 du 12.3.2014, p. 20).

le Luxembourg et les Pays-Bas pour le FABEC, par la République tchèque, la Croatie, la Hongrie, l'Autriche, la Slovénie et la Slovaquie pour le FABCE, par la Grèce, l'Italie, Chypre et Malte pour le Blue Med FAB, par la Bulgarie et la Roumanie pour le Danube FAB et par l'Espagne et le Portugal pour le SW FAB ne sont pas conformes aux différentes valeurs de référence et ne sont dès lors pas compatibles avec les objectifs de performance de l'Union.

- (6) En ce qui concerne le domaine de performance clé de l'efficacité économique, les objectifs exprimés en coûts unitaires fixés pour les services de route soumis par les États membres ont été évalués, conformément aux principes énoncés au point 5 de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013, lu en liaison avec le point 1 de celle-ci, en tenant compte de l'évolution des coûts unitaires fixés pour les services de route au cours de la deuxième période de référence et de la période cumulée des première et deuxième périodes de référence (2012-2019), du nombre d'unités de services (prévisions de trafic) et du niveau des coûts unitaires fixés pour les services de route par rapport aux États membres présentant des caractéristiques d'exploitation et économiques similaires. Il ressort de cette évaluation que les objectifs soumis par l'Autriche et la Slovaquie pour le FABCE, par la Belgique, l'Allemagne, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas pour le FABEC et par l'Italie pour le Blue Med FAB ne sont pas compatibles avec les objectifs de performance de l'Union, pour les raisons suivantes.
- (7) En ce qui concerne l'Autriche, ses objectifs sont fondés sur une prévision de réduction de ses coûts unitaires fixés pour les services de route de 3,5 % par an en moyenne au cours de la deuxième période de référence. Si ce chiffre dépasse légèrement l'objectif de réduction des coûts unitaires moyens fixés pour les services de route à l'échelle de l'Union au cours de la deuxième période de référence (- 3,3 % par an), la prévision de réduction au cours de la période cumulée des première et deuxième périodes de référence est toutefois inférieure à la tendance à l'échelle de l'Union (- 1,1 % par an contre - 1,7 % par an). De plus, les objectifs sont fondés sur des prévisions de coûts fixés pour les services de route au début de la deuxième période de référence supérieures de 8 % aux coûts réels constatés en 2013. Par conséquent, l'amélioration de l'efficacité économique au cours de la première période de référence n'a pas été adéquatement prise en compte pour la fixation des objectifs de la deuxième période de référence. En outre, l'objectif pour 2019 repose sur une prévision de coûts unitaires fixés pour les services de route qui est nettement supérieure (+ 20 %) aux coûts unitaires moyens fixés par les États membres présentant des caractéristiques d'exploitation et économiques identiques à celles de l'Autriche et supérieure d'environ 19 % à l'objectif de performance de l'Union pour cette année-là.
- (8) En ce qui concerne la Slovaquie, ses objectifs sont fondés sur une prévision de réduction de ses coûts unitaires fixés pour les services de route de 2,6 % par an en moyenne au cours de la deuxième période de référence. Ce chiffre est en deçà de l'objectif de réduction des coûts unitaires moyens fixés pour les services de route à l'échelle de l'Union au cours de la deuxième période de référence (- 3,3 % par an). Si la réduction des coûts unitaires prévus des services de route sur la période cumulée des première et deuxième périodes de référence dépasse légèrement la tendance à l'échelle de l'Union (- 2,1 % par an contre - 1,7 % par an), l'objectif pour 2019 est fondé sur une prévision de coûts unitaires fixés pour les services de route qui est nettement supérieure (+ 18,6 %) aux coûts unitaires moyens fixés par les États membres présentant des caractéristiques d'exploitation et économiques identiques à celles de la Slovaquie.
- (9) La Belgique et le Luxembourg ont une zone tarifaire commune. Leurs objectifs sont fondés sur une réduction prévue des coûts unitaires fixés pour les services de route de seulement 0,2 % par an en moyenne au cours de la deuxième période de référence. Ce chiffre est nettement inférieur à l'objectif de réduction des coûts unitaires moyens fixés pour les services de route à l'échelle de l'Union au cours de cette même période (- 3,3 % par an). De même, au cours de la période cumulée des première et deuxième périodes de référence, la diminution des coûts unitaires prévus pour les services de route ne suit pas la tendance à l'échelle de l'Union (- 0,4 % contre - 1,7 %). De plus, l'objectif pour 2019 repose sur une prévision de coûts unitaires fixés pour les services de route qui est supérieure (+ 3,7 %) aux coûts unitaires moyens fixés par les États membres présentant des caractéristiques d'exploitation et économiques identiques à celles de la Belgique et du Luxembourg et supérieure d'environ 27 % à l'objectif de performance de l'Union pour cette année-là.
- (10) En ce qui concerne la France, ses objectifs sont fondés sur une prévision de réduction de ses coûts unitaires fixés pour les services de route de seulement 0,7 % par an en moyenne au cours de la deuxième période de référence. Ce chiffre est nettement inférieur à l'objectif de réduction des coûts unitaires moyens fixés pour les services de route à l'échelle de l'Union au cours de cette même période (- 3,3 % par an). De même, au cours de la période cumulée des première et deuxième périodes de référence, la diminution des coûts unitaires prévus pour les services de route ne suit pas la tendance à l'échelle de l'Union (- 0,2 % contre - 1,7 %). De plus, les objectifs sont fondés sur des prévisions de coûts fixés pour les services de route au début de la deuxième période de référence supérieures de 6,2 % aux coûts réels constatés en 2013. Par conséquent, l'amélioration de l'efficacité économique au cours de la première période de référence n'a pas été adéquatement prise en compte pour la fixation des objectifs de la deuxième période de référence. Si l'objectif pour 2019 repose sur une prévision de coûts unitaires fixés pour les services de route qui est légèrement inférieure (- 2,8 %) aux coûts unitaires moyens fixés par les États membres présentant des caractéristiques d'exploitation et économiques identiques à celles de la France, il est néanmoins supérieur d'environ 23 % à l'objectif de performance de l'Union pour cette année-là.

- (11) En ce qui concerne l'Allemagne, ses objectifs sont fondés sur une prévision de réduction de ses coûts unitaires fixés pour les services de route de 1,1 % par an en moyenne au cours de la deuxième période de référence. Ce chiffre est nettement inférieur à l'objectif de réduction des coûts unitaires moyens fixés pour les services de route à l'échelle de l'Union au cours de cette même période (- 3,3 % par an). De même, au cours de la période cumulée des première et deuxième périodes de référence, plutôt que de suivre la tendance baissière à l'échelle de l'Union, les coûts unitaires fixés pour les services de route augmentent (+ 0,7 % contre - 1,7 %). En outre, l'objectif pour 2019 repose sur une prévision des coûts unitaires fixés pour les services de route en 2019 qui est nettement supérieure (+ 26,6 %) aux coûts unitaires moyens fixés par les États membres présentant des caractéristiques d'exploitation et économiques similaires à celles de l'Allemagne et supérieure d'environ 52 % à l'objectif de performance de l'Union pour cette année-là.
- (12) En ce qui concerne les Pays-Bas, leurs objectifs sont fondés sur une prévision de réduction de leurs coûts unitaires fixés pour les services de route de seulement 0,3 % par an en moyenne au cours de la deuxième période de référence. Ce chiffre est nettement inférieur à l'objectif de réduction des coûts unitaires moyens fixés pour les services de route à l'échelle de l'Union au cours de cette même période (- 3,3 % par an). De même, au cours de la période cumulée des première et deuxième périodes de référence, la diminution des coûts unitaires prévus pour les services de route ne suit pas la tendance à l'échelle de l'Union (- 0,3 % contre - 1,7 %). Si l'objectif pour 2019 repose sur une prévision de coûts unitaires fixés pour les services de route qui est légèrement inférieure aux coûts unitaires moyens fixés par les États membres présentant des caractéristiques d'exploitation et économiques identiques à celles des Pays-Bas (- 3,7 %), elle est néanmoins supérieure d'environ 18 % à l'objectif de performance de l'Union pour cette année-là.
- (13) En ce qui concerne l'Italie, son objectif est fondé sur une prévision de réduction de ses coûts unitaires fixés pour les services de route de 2,8 % par an en moyenne au cours de la deuxième période de référence. Ce chiffre ne correspond pas à l'objectif de réduction des coûts unitaires moyens fixés pour les services de route à l'échelle de l'Union au cours de la deuxième période de référence (- 3,3 % par an). De même, au cours de la période cumulée des première et deuxième périodes de référence, la diminution des coûts unitaires prévus pour les services de route en Italie ne suit pas la tendance à l'échelle de l'Union (- 1,4 % contre - 1,7 %). En outre, l'objectif pour 2019 repose sur une prévision de coûts unitaires fixés pour les services de route qui est nettement supérieure (+ 16,6 %) aux coûts unitaires moyens fixés par les États membres présentant des caractéristiques d'exploitation et économiques similaires à celles de l'Italie et supérieure d'environ 25 % à l'objectif de performance de l'Union pour cette année-là.
- (14) Il convient dès lors que la Commission émette des recommandations sur les mesures que les États membres concernés doivent prendre pour que leurs autorités nationales de surveillance proposent des objectifs de performance révisés, qui remédient aux incompatibilités relevées dans la présente décision. En vertu du règlement (CE) n° 549/2004 et du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013, il appartient alors aux États membres concernés d'adopter les objectifs de performance révisés et de les communiquer à la Commission dans les quatre mois suivant la notification de la présente décision.
- (15) Afin de remédier aux incompatibilités relatives au domaine de performance clé de la capacité, il convient de veiller à ce que les objectifs de performance révisés soient, au minimum, compatibles avec les valeurs de référence concernant la capacité du bloc d'espace aérien fonctionnel figurant dans le plan de réseau opérationnel. Dans le cas où le plan de réseau opérationnel prévoit des mesures de résolution ou d'atténuation destinées à garantir le respect des valeurs de référence du bloc d'espace aérien fonctionnel, les États membres concernés doivent tenir compte de ces mesures dans la révision de leurs objectifs de performance.
- (16) Afin de remédier aux incompatibilités relatives au domaine de performance clé de l'efficacité économique, en ce qui concerne la Belgique, l'Allemagne, la France, l'Italie, le Luxembourg, l'Autriche et la Slovaquie, les objectifs de performance en matière d'efficacité économique exprimés en coûts unitaires fixés pour les services de route doivent être revus à la baisse, de manière à correspondre à la réduction des coûts unitaires moyens fixés pour les services de route au niveau de l'Union au cours de la deuxième période de référence ainsi que de la période cumulée des première et deuxième périodes de référence.
- (17) Il conviendrait en outre, dans le cadre de la révision des objectifs de performance en matière d'efficacité économique, de réviser également les prévisions de trafic pertinentes sur lesquelles ces objectifs sont fondés. Pour la Belgique, l'Allemagne, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas, les unités de services prévues au cours de la deuxième période de référence devraient être augmentées, compte tenu de la hausse du trafic constatée en 2014. En revanche, l'Italie devrait réduire ses unités de services prévues au cours de la deuxième période de référence, étant donné les chiffres de trafic réels.
- (18) La Commission a consulté les États membres concernés sur les recommandations formulées dans la présente décision, conformément à l'article 14, paragraphe 3, du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013.
- (19) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité du ciel unique,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

Les objectifs inscrits dans les plans de performance soumis conformément au règlement (CE) n° 549/2004, repris en annexe, sont incompatibles avec les objectifs de performance de l'Union pour la deuxième période de référence énoncés dans la décision d'exécution 2014/132/UE.

*Article 2*

La République tchèque, la Croatie, la Hongrie, l'Autriche, la Slovénie et la Slovaquie pour le FABCE, la Belgique, l'Allemagne, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas pour le FABEC, la Grèce, l'Italie, Chypre et Malte pour le Blue Med FAB, la Bulgarie et la Roumanie pour le Danube FAB et l'Espagne et le Portugal pour le SW FAB devraient prendre les mesures nécessaires pour garantir que leurs autorités nationales de surveillance proposent des objectifs de performance révisés, conformément aux articles 3 et 4.

*Article 3*

Les objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la capacité soumis par la République tchèque, la Croatie, la Hongrie, l'Autriche, la Slovénie et la Slovaquie concernant le FABCE, par la Belgique, l'Allemagne, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas concernant le FABEC, par la Grèce, l'Italie, Chypre et Malte concernant le Blue Med FAB, par la Bulgarie et la Roumanie concernant le Danube FAB et par l'Espagne et le Portugal pour le SW FAB devraient être revus à la baisse. Ces objectifs devraient, au minimum, être conformes aux valeurs de référence respectives des blocs d'espace aérien fonctionnels figurant dans le plan de réseau opérationnel. Dans le cas où le plan de réseau opérationnel prévoit des mesures de résolution ou d'atténuation, il y a lieu de tenir compte de ces mesures lors de la révision des objectifs de performance.

*Article 4*

Les objectifs de performance dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique, exprimés en coûts unitaires fixés pour les services de route, soumis par l'Autriche et la Slovaquie concernant le FABCE, par la Belgique, l'Allemagne, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas concernant le FABEC et par l'Italie concernant le Blue Med FAB devraient être revus à la baisse, à un niveau qui corresponde à la réduction des coûts unitaires moyens fixés pour les services de route à l'échelle de l'Union au cours de la deuxième période de référence et, si cela n'est pas encore le cas, au cours de la période cumulée des première et deuxième périodes de référence. Ces révisions à la baisse devraient inclure une réduction des coûts fixés pour les services de route au cours de la deuxième période de référence et, pour la Belgique, l'Allemagne, la France, l'Italie, le Luxembourg et les Pays-Bas, une révision du trafic prévu, exprimé en unités de services.

*Article 5*

Le Royaume de Belgique, la République de Bulgarie, la République tchèque, la République fédérale d'Allemagne, la République hellénique, le Royaume d'Espagne, la République française, la République de Croatie, la République italienne, la République de Chypre, le Grand-Duché de Luxembourg, la Hongrie, la République de Malte, le Royaume des Pays-Bas, la République d'Autriche, la République portugaise, la Roumanie, la République de Slovénie et la République slovaque sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 2 mars 2015.

*Par la Commission*  
Violeta BULC  
*Membre de la Commission*

## ANNEXE

**Objectifs de performance dans les domaines de performance clés de la capacité et de l'efficacité économique inscrits dans les plans nationaux ou les plans au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels soumis conformément au règlement (CE) n° 549/2004 qui ont été jugés incompatibles avec les objectifs de performance de l'Union pour la deuxième période de référence**

**DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE LA CAPACITÉ**

Retard dû à la gestion des flux de trafic aérien (ATFM) en min/vol

ÉTAT MEMBRE	FAB	Objectif FAB capacité en route				
		2015	2016	2017	2018	2019
République tchèque	FAB CE	0,32	0,31	0,31	0,30	Compatible (0,29)
Croatie						
Hongrie						
Autriche						
Slovénie						
Slovaquie						
Belgique/Luxembourg	FAB EC	0,48	0,49	0,48	0,47	Compatible (0,43)
Allemagne						
France						
Pays-Bas						
[Suisse]						
Grèce	Blue Med	0,35	0,36	0,37	0,37	0,38
Italie						
Chypre						
Malte						
Bulgarie	Danube	0,08	0,08	0,08	0,09	0,09
Roumanie						
Espagne	SW	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52
Portugal						

**DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE**

Légende

Clé	Élément	Unités
(A)	Total des coûts fixés pour les services de route	(en termes nominaux et en monnaie nationale)
(B)	Taux d'inflation	(%)
(C)	Indice d'inflation	(100 = 2009)

Clé	Élément	Unités
(D)	Total des coûts fixés pour les services de route	(en prix réels de 2009 et en monnaie nationale)
(E)	Total des unités de services de route	(TSU)
(F)	Coût unitaire fixé (DUC) pour les services de route	(en prix réels de 2009 et en monnaie nationale)

BLUE MED

**Zone tarifaire: Italie — Monnaie: EUR**

	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	696 150 348	712 171 934	731 453 130	750 864 934	765 870 274
(B)	1,0 %	1,1 %	1,3 %	1,5 %	1,6 %
(C)	111,3	112,5	114,0	115,7	117,5
(D)	625 518 979	632 952 539	641 746 263	649 041 739	651 586 847
(E)	9 014 000	9 447 000	9 824 000	10 209 000	10 630 000
(F)	<b>69,39</b>	<b>67,00</b>	<b>65,32</b>	<b>63,58</b>	<b>61,30</b>

FAB CE

**Zone tarifaire: Autriche — Monnaie: EUR**

	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	188 243 000	195 340 000	198 306 000	203 074 000	206 839 000
(B)	1,7 %	1,7 %	1,7 %	1,7 %	1,7 %
(C)	114,4	116,4	118,3	120,4	122,4
(D)	164 512 578	167 861 269	167 561 493	168 722 008	168 977 503
(E)	2 693 000	2 658 000	2 728 000	2 798 000	2 882 000
(F)	<b>61,09</b>	<b>63,15</b>	<b>61,42</b>	<b>60,30</b>	<b>58,63</b>

**Zone tarifaire: Slovaquie — Monnaie: EUR**

	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	61 695 383	66 471 778	69 789 826	73 508 613	74 662 243
(B)	1,6 %	1,8 %	2,0 %	2,1 %	2,2 %
(C)	112,9	115,0	117,3	119,7	122,3
(D)	54 631 715	57 814 800	59 507 010	61 395 324	61 041 573
(E)	1 114 110	1 168 000	1 219 000	1 268 000	1 330 604
(F)	<b>49,04</b>	<b>49,50</b>	<b>48,82</b>	<b>48,42</b>	<b>45,88</b>

FAB EC

**Zone tarifaire: Belgique-Luxembourg — Monnaie: EUR**

	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	168 053 280	172 546 632	177 419 403	180 598 797	184 687 422
(B)	1,1 %	1,2 %	1,3 %	1,4 %	1,4 %
(C)	112,2	113,5	115,0	116,6	118,2
(D)	149 766 718	151 965 777	154 223 135	154 872 832	156 223 161
(E)	2 370 804	2 397 991	2 426 749	2 462 930	2 501 309
(F)	<b>63,17</b>	<b>63,37</b>	<b>63,55</b>	<b>62,88</b>	<b>62,46</b>

**Zone tarifaire: Allemagne — Monnaie: EUR**

	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	1 085 545 510	1 042 966 695	1 042 231 408	1 040 128 865	1 054 280 740
(B)	1,4 %	1,6 %	1,7 %	1,7 %	1,7 %
(C)	110,5	112,3	114,2	116,2	118,1
(D)	981 973 060	928 599 125	912 433 104	895 371 101	892 382 909
(E)	12 568 000	12 665 000	12 765 000	12 879 000	13 004 000
(F)	<b>78,13</b>	<b>73,32</b>	<b>71,48</b>	<b>69,52</b>	<b>68,62</b>

**Zone tarifaire: France — Monnaie: EUR**

	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	1 290 640 175	1 296 576 851	1 328 676 965	1 340 098 296	1 343 820 915
(B)	1,2 %	1,3 %	1,4 %	1,5 %	1,6 %
(C)	109,8	111,3	112,9	114,6	116,4
(D)	1 174 993 349	1 165 249 826	1 177 263 728	1 169 490 307	1 154 043 494
(E)	18 487 000	18 604 000	18 714 000	18 876 000	19 064 000
(F)	<b>63,56</b>	<b>62,63</b>	<b>62,91</b>	<b>61,96</b>	<b>60,54</b>

**Zone tarifaire: Pays-Bas — Monnaie: EUR**

	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	186 172 831	185 355 981	189 152 594	195 873 996	200 293 234
(B)	1,0 %	1,2 %	1,4 %	1,5 %	1,5 %
(C)	111,2	112,5	114,2	115,9	117,6
(D)	167 474 497	164 697 439	165 685 043	169 053 642	170 296 296
(E)	2 806 192	2 825 835	2 845 616	2 874 072	2 902 813
(F)	<b>59,68</b>	<b>58,28</b>	<b>58,22</b>	<b>58,82</b>	<b>58,67</b>