

DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2015/347 DELLA COMMISSIONE**del 2 marzo 2015**

relativa all'incoerenza di taluni obiettivi inclusi nei piani nazionali o piani per i blocchi funzionali di spazio aereo presentati a norma del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il secondo periodo di riferimento, che formula raccomandazioni per la revisione di tali obiettivi

[notificata con il numero C(2015) 1263]

(I testi in lingua bulgara, ceca, croata, francese, greca, italiana, maltese, neerlandese, portoghese, rumena, slovacca, slovena, spagnola, tedesca e ungherese sono i soli facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 marzo 2004 che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo («regolamento quadro») ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 11, paragrafo 3, lettera c),

considerando quanto segue:

- (1) A norma del regolamento (CE) n. 549/2004, gli Stati membri adottano i piani nazionali o piani per i blocchi funzionali di spazio aereo («FAB»), comprendenti obiettivi nazionali o obiettivi a livello di FAB a carattere vincolante, garantendone la coerenza con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione. Tale regolamento prevede inoltre che la Commissione valuti la coerenza di questi obiettivi sulla base dei criteri di valutazione di cui all'articolo 11, paragrafo 6, lettera d) e che la Commissione possa decidere di formulare raccomandazioni qualora rilevi il mancato rispetto dei suddetti criteri. Norme dettagliate al riguardo sono indicate nel regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013 della Commissione ⁽²⁾.
- (2) Con la decisione di esecuzione della Commissione 2014/132/UE ⁽³⁾ sono stati adottati obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nei settori essenziali di prestazione, ovvero la sicurezza (safety), l'ambiente, la capacità e l'efficienza economica per il secondo periodo di riferimento (2015-2019).
- (3) Gli Stati membri hanno presentato alla Commissione i piani di prestazione, tutti a livello di FAB, entro il 1° luglio 2014. In diversi casi, tali piani sono stati inizialmente presentati solo sotto forma di progetto. Diversi piani inoltre sono stati successivamente modificati da supplementi e rettifiche, da ultimo il 9 gennaio 2015. Per la valutazione, la Commissione si è basata sulle ultime informazioni presentate.
- (4) L'organo di valutazione delle prestazioni, che è incaricato di assistere la Commissione nell'attuazione del sistema di prestazioni a norma dell'articolo 3 del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013, ha presentato alla Commissione una relazione di valutazione iniziale il 7 ottobre 2014 e una versione aggiornata di tale relazione il 15 dicembre 2014. L'organo di valutazione delle prestazioni ha inoltre presentato alla Commissione delle relazioni basate su informazioni provenienti dalle autorità nazionali di vigilanza in merito al monitoraggio dei piani e degli obiettivi prestazionali presentati a norma dell'articolo 18, paragrafo 4, del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013.
- (5) Per quanto riguarda il settore essenziale di prestazione concernente la capacità, è stata valutata la coerenza degli obiettivi presentati dagli Stati membri in relazione al ritardo ATFM (Air traffic flow management: gestione dei flussi di traffico aereo) di rotta, in conformità al principio di cui al punto 4 dell'allegato IV del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013, utilizzando i rispettivi valori di riferimento FAB per la capacità che, se applicati, garantiscono che l'obiettivo prestazionale dell'Unione, calcolato dal gestore della rete e definito nel piano operativo della rete (2014-2018/2019) nella sua versione più recente di giugno 2014 («piano operativo della

⁽¹⁾ GUL 96 del 31.3.2004, pag. 1.

⁽²⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013 della Commissione, del 3 maggio 2013, che istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete (GUL 128 del 9.5.2013, pag. 1).

⁽³⁾ Decisione di esecuzione 2014/132/UE della Commissione, dell'11 marzo 2014, che stabilisce gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per la rete di gestione del traffico aereo e le soglie di allarme per il secondo periodo di riferimento 2015-2019 (GU L 71 del 12.3.2014, pag. 20).

rete»), sia raggiunto a livello di EU. Tale valutazione ha dimostrato che gli obiettivi presentati da Belgio, Lussemburgo, Francia, Germania e Paesi Bassi per quanto riguarda il FABEC (FAB Europe Central), da Austria, Croazia, Repubblica ceca, Ungheria, Slovacchia e Slovenia per quanto riguarda il FABCE (FAB Central Europe), da Cipro, Grecia, Italia e Malta per quanto riguarda il FAB Blue Med, da Bulgaria e Romania per quanto riguarda il FAB Danube e da Portogallo e Spagna per quanto riguarda il FAB SW non sono conformi ai rispettivi valori di riferimento e pertanto non sono coerenti con gli obiettivi prestazionali pertinenti a livello dell'Unione.

- (6) Per quanto riguarda il settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, sono stati valutati gli obiettivi espressi in termini di costi unitari determinati di rotta presentati dagli Stati membri, in conformità ai principi di cui al punto 5, in combinato disposto con il punto 1, dell'allegato IV del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013, tenendo conto della tendenza dei costi unitari determinati di rotta nel corso del secondo periodo di riferimento e il periodo combinato del primo e del secondo periodo di riferimento (2012-2019), il numero di unità di servizio (previsioni di traffico) e il livello dei costi unitari determinati di rotta rispetto ad altri Stati membri con un ambiente economico e operativo simile. Tale valutazione ha dimostrato che gli obiettivi presentati da Austria e Slovacchia per quanto riguarda il FABCE, da Belgio, Lussemburgo, Francia, Germania e Paesi Bassi per quanto riguarda il FABEC e dall'Italia per quanto riguarda il FAB Blue Med non sono coerenti con l'obiettivo prestazionale pertinente a livello dell'Unione, per i motivi indicati di seguito.
- (7) Per quanto riguarda l'Austria, gli obiettivi fissati si basano su una riduzione media annua prevista del 3,5 % dei costi unitari determinati di rotta nel corso del secondo periodo di riferimento. Sebbene questo valore superi di poco l'obiettivo di riduzione della media dei costi unitari determinati di rotta a livello dell'Unione nel corso del secondo periodo di riferimento (- 3,3 % annuo), la riduzione prevista nel corso del periodo combinato del primo e del secondo periodo di riferimento è inferiore alla tendenza a livello dell'Unione (- 1,1 % annuo, rispetto a - 1,7 % annuo). Gli obiettivi si basano inoltre su una previsione di costi determinati di rotta per l'inizio del secondo periodo di riferimento che supera dell'8 % i costi effettivi di rotta comunicati per l'anno 2013. Di conseguenza, il miglioramento dell'efficienza economica realizzato nel primo periodo di riferimento non è stato preso adeguatamente in considerazione nella definizione degli obiettivi per il secondo periodo di riferimento. L'obiettivo per il 2019 si basa inoltre su una previsione di costi unitari determinati di rotta sostanzialmente superiore (+ 20 %) alla media dei costi unitari determinati di rotta di altri Stati membri con un ambiente economico e operativo simile a quello dell'Austria e superiore di circa il 19 % all'obiettivo prestazionale a livello dell'Unione nel 2019.
- (8) Per quanto riguarda la Slovacchia, gli obiettivi fissati si basano su una riduzione media annua prevista del 2,6 % dei costi unitari determinati di rotta nel corso del secondo periodo di riferimento. Questo valore è inferiore all'obiettivo di riduzione della media dei costi unitari determinati di rotta a livello dell'Unione per il secondo periodo di riferimento (- 3,3 % annuo). Mentre la riduzione prevista dei costi unitari determinati di rotta nel corso del periodo combinato del primo e del secondo periodo di riferimento è leggermente superiore alla tendenza a livello dell'Unione (- 2,1 % annuo rispetto a - 1,7 % annuo), l'obiettivo per il 2019 è basato su una previsione di costi unitari determinati di rotta che è sostanzialmente superiore (+ 18,6 %) alla media dei costi unitari determinati di rotta di altri Stati membri con un ambiente economico e operativo simile a quello della Slovacchia.
- (9) Il Belgio e il Lussemburgo hanno una zona di tariffazione comune. Gli obiettivi fissati per questi paesi si basano su una riduzione media annua prevista di solo lo 0,2 % dei costi unitari determinati di rotta nel corso del secondo periodo di riferimento. Questo valore è considerevolmente inferiore all'obiettivo di riduzione della media dei costi unitari determinati di rotta a livello dell'Unione per il secondo periodo di riferimento (- 3,3 % annuo). Anche nel corso del periodo combinato del primo e del secondo periodo di riferimento la diminuzione dei costi unitari determinati di rotta previsti non è in linea con la tendenza a livello dell'Unione (- 0,4 % rispetto a - 1,7 %). L'obiettivo per il 2019 si basa inoltre su una previsione di costi unitari determinati di rotta superiore (+ 3,7 %) alla media dei costi unitari determinati di rotta di altri Stati membri con un ambiente economico e operativo simile a quello di Belgio e Lussemburgo e superiore di circa il 27 % all'obiettivo prestazionale a livello dell'Unione nel 2019.
- (10) Per quanto riguarda la Francia, gli obiettivi fissati si basano su una riduzione media annua prevista di solo lo 0,7 % dei costi unitari determinati di rotta nel corso del secondo periodo di riferimento. Questo valore è considerevolmente inferiore all'obiettivo di riduzione della media dei costi unitari determinati di rotta a livello dell'Unione per il secondo periodo di riferimento (- 3,3 % annuo). Anche nel corso del periodo combinato del primo e del secondo periodo di riferimento la diminuzione dei costi unitari determinati di rotta previsti non è in linea con la tendenza a livello dell'Unione (- 0,2 % rispetto a - 1,7 %). Gli obiettivi si basano inoltre su una previsione di costi determinati di rotta per l'inizio del secondo periodo di riferimento che supera del 6,2 % i costi effettivi di rotta comunicati per l'anno 2013. Di conseguenza, il miglioramento dell'efficienza economica realizzato nel primo periodo di riferimento non è stato preso adeguatamente in considerazione nella definizione degli obiettivi per il secondo periodo di riferimento. L'obiettivo per il 2019 si basa su una previsione di costi unitari determinati di rotta leggermente inferiore (- 2,8 %) alla media dei costi unitari determinati di rotta di altri Stati membri con un ambiente economico e operativo simile a quello della Francia, ma risulta superiore di circa il 23 % all'obiettivo prestazionale a livello dell'Unione nel 2019.

- (11) Per quanto riguarda la Germania, gli obiettivi fissati si basano su una riduzione media annua prevista dell'1,1 % dei costi unitari determinati di rotta nel corso del secondo periodo di riferimento. Questo valore è considerevolmente inferiore all'obiettivo di riduzione della media dei costi unitari determinati di rotta a livello dell'Unione per il secondo periodo di riferimento (- 3,3 % annuo). Anche nel corso del periodo combinato del primo e del secondo periodo di riferimento i costi unitari determinati di rotta non diminuiscono in linea con la tendenza a livello dell'Unione, ma piuttosto aumentano (+ 0,7 % rispetto a - 1,7 %). L'obiettivo per il 2019 si basa inoltre su una previsione di costi unitari determinati di rotta per il 2019 sostanzialmente superiore (+ 26,6 %) alla media dei costi unitari determinati di rotta di altri Stati membri con un ambiente economico e operativo simile a quello della Germania e superiore di circa il 52 % all'obiettivo prestazionale a livello dell'Unione nel 2019.
- (12) Per quanto riguarda i Paesi Bassi, gli obiettivi fissati si basano su una riduzione media annua prevista di solo lo 0,3 % dei costi unitari determinati di rotta nel corso del secondo periodo di riferimento. Questo valore è considerevolmente inferiore all'obiettivo di riduzione della media dei costi unitari determinati di rotta a livello dell'Unione per il secondo periodo di riferimento (- 3,3 % annuo). Anche nel corso del periodo combinato del primo e del secondo periodo di riferimento la diminuzione dei costi unitari determinati di rotta previsti non è in linea con la tendenza a livello dell'Unione (- 0,3 % rispetto a - 1,7 %). L'obiettivo per il 2019 si basa su una previsione di costi unitari determinati di rotta leggermente inferiore (- 3,7 %) alla media dei costi unitari determinati di rotta di altri Stati membri con un ambiente economico e operativo simile a quello dei Paesi Bassi, ma risulta superiore di circa il 18 % all'obiettivo prestazionale a livello dell'Unione nel 2019.
- (13) Per quanto riguarda l'Italia, gli obiettivi fissati si basano su una riduzione media annua prevista del 2,8 % dei costi unitari determinati di rotta nel corso del secondo periodo di riferimento. Questo valore non è in linea con l'obiettivo di riduzione della media dei costi unitari determinati di rotta a livello dell'Unione per il secondo periodo di riferimento (- 3,3 % annuo). Anche nel corso del periodo combinato del primo e del secondo periodo di riferimento la diminuzione dei costi unitari determinati di rotta previsti per l'Italia non è in linea con la tendenza a livello dell'Unione (- 1,4 % rispetto a - 1,7 %). L'obiettivo per il 2019 si basa inoltre su una previsione di costi unitari determinati di rotta sostanzialmente superiore (+ 16,6 %) alla media dei costi unitari determinati di rotta di altri Stati membri con un ambiente economico e operativo simile a quello dell'Italia e superiore di circa il 25 % all'obiettivo prestazionale a livello dell'Unione nel 2019.
- (14) È opportuno pertanto che la Commissione formuli delle raccomandazioni in merito alle necessarie misure che gli Stati membri interessati dovrebbero adottare al fine di garantire che le autorità nazionali di vigilanza propongano obiettivi prestazionali rivisti che affrontino le incoerenze identificate nella presente decisione. Spetta poi allo Stato membro interessato adottare gli obiettivi prestazionali rivisti e comunicarli alla Commissione entro quattro mesi dalla notifica della presente decisione, a norma del regolamento (CE) n. 549/2004 e del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013.
- (15) Al fine di affrontare le incoerenze relative al settore essenziale di prestazione concernente la capacità, è necessario garantire che gli obiettivi prestazionali rivisti siano almeno conformi ai valori di riferimento FAB concernenti la capacità definiti nel piano operativo della rete. Qualora il piano operativo della rete specifichi misure correttive o di attenuazione intese ad assicurare il rispetto dei valori di riferimento FAB pertinenti, la revisione degli obiettivi prestazionali per gli Stati membri interessati dovrebbe tenere conto di tali misure.
- (16) Al fine di affrontare le incoerenze relative al settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, per quanto riguarda Austria, Slovacchia, Belgio, Lussemburgo, Francia, Germania e Italia, è necessario che gli obiettivi prestazionali relativi all'efficienza economica espressi in termini di costi unitari determinati di rotta siano rivisti al ribasso, in modo da essere in linea con la riduzione media dei costi unitari determinati di rotta a livello dell'Unione nel corso del secondo periodo di riferimento e nel corso del periodo combinato del primo e del secondo periodo di riferimento.
- (17) È inoltre necessario che la revisione degli obiettivi prestazionali concernenti l'efficienza economica comporti anche una revisione delle previsioni di traffico pertinenti su cui si basano tali obiettivi. Per quanto riguarda Belgio, Lussemburgo, Francia, Germania e Paesi Bassi è opportuno che le unità di servizio siano aumentate nel corso del secondo periodo di riferimento, alla luce dell'aumento del traffico osservato nel 2014. Per quanto riguarda l'Italia invece è necessario ridurre le unità di servizio previste nel corso del secondo periodo di riferimento, visti i dati reali sul traffico.
- (18) La Commissione ha consultato gli Stati membri interessati in merito alle raccomandazioni di cui alla presente decisione, a norma dell'articolo 14, paragrafo 3, del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013.
- (19) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato per il cielo unico,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Gli obiettivi inclusi nei piani di prestazione presentati ai sensi del regolamento (CE) n. 549/2004, elencati nell'allegato, sono incoerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il secondo periodo di riferimento stabiliti nella decisione di esecuzione 2014/132/UE.

Articolo 2

Austria, Repubblica ceca, Croazia, Ungheria, Slovenia e Slovacchia, per quanto riguarda il FABCE, Belgio, Lussemburgo, Francia, Germania e Paesi Bassi per quanto riguarda il FABEC, Cipro, Italia, Grecia e Malta per quanto riguarda il FAB Blue Med, Bulgaria e Romania per quanto riguarda il FAB Danube e Portogallo e Spagna per quanto riguarda il FAB SW dovrebbero adottare le misure necessarie a garantire che le rispettive autorità nazionali di vigilanza propongano obiettivi prestazionali rivisti, ai sensi degli articoli 3 e 4.

Articolo 3

Gli obiettivi prestazionali per il settore essenziale di prestazione concernente la capacità presentati da Austria, Croazia, Repubblica ceca, Ungheria, Slovenia e Slovacchia per quanto riguarda il FABCE, da Belgio, Lussemburgo, Francia, Germania e Paesi Bassi per quanto riguarda il FABEC, da Cipro, Grecia, Italia e Malta per quanto riguarda il FAB Blue Med, da Bulgaria e Romania per quanto riguarda il FAB Danube e da Portogallo e Spagna per quanto riguarda il FAB SW dovrebbero essere rivisti al ribasso. Tali obiettivi dovrebbero essere almeno conformi ai rispettivi valori di riferimento FAB definiti nel piano operativo della rete. Qualora il piano operativo della rete specifichi misure correttive o di attenuazione la revisione degli obiettivi prestazionali dovrebbe tenere conto di tali misure.

Articolo 4

Gli obiettivi prestazionali per il settore essenziale concernente l'efficienza economica espressi in termini di costi unitari determinati di rotta presentati da Austria e Slovacchia per quanto riguarda il FABCE, da Belgio, Lussemburgo, Francia, Germania e Paesi Bassi per quanto riguarda il FABEC e dall'Italia per quanto riguarda il FAB Blue Med dovrebbero essere rivisti al ribasso, fino ad un livello in linea con la riduzione media dei costi unitari determinati di rotta a livello dell'Unione nel corso del secondo periodo di riferimento e, ove ciò non sia ancora avvenuto, nel corso del periodo combinato del primo e del secondo periodo di riferimento. Tali revisioni al ribasso dovrebbero includere una riduzione dei costi determinati di rotta nel corso del secondo periodo di riferimento e, per quanto riguarda Belgio, Lussemburgo, Francia, Germania, Paesi Bassi e Italia, una revisione delle previsioni di traffico espressa in termini di unità di servizio.

Articolo 5

Sono destinatari della presente decisione il Regno del Belgio, la Repubblica di Bulgaria, la Repubblica ceca, la Repubblica federale di Germania, la Repubblica ellenica, il Regno di Spagna, la Repubblica francese, la Repubblica di Croazia, la Repubblica italiana, la Repubblica di Cipro, il Granducato di Lussemburgo, l'Ungheria, la Repubblica di Malta, il Regno dei Paesi Bassi, la Repubblica d'Austria, la Repubblica portoghese, la Romania, la Repubblica di Slovenia e la Repubblica slovacca.

Fatto a Bruxelles, il 2 marzo 2015

Per la Commissione
Violeta BULC
Membro della Commissione

ALLEGATO

Obiettivi prestazionali per i settori essenziali di prestazione concernenti la capacità e l'efficienza economica inclusi nei blocchi nazionali o funzionali di spazio aereo presentati ai sensi del regolamento (CE) n. 549/2004 giudicati non coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il secondo periodo di riferimento

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE LA CAPACITÀ

Ritardo ATMF (Air Traffic Flow Management) di rotta espresso in min/volo

STATO MEMBRO	FAB	OBIETTIVO FAB DI CAPACITÀ DURANTE LA ROTTA				
		2015	2016	2017	2018	2019
Austria	FAB CE	0,32	0,31	0,31	0,30	Coerente (0,29)
Croazia						
Repubblica ceca						
Ungheria						
Slovacchia						
Slovenia						
Belgio/Lussemburgo	FAB EC	0,48	0,49	0,48	0,47	Coerente (0,43)
Francia						
Germania						
Paesi Bassi						
[Svizzera]						
Cipro	Blue Med	0,35	0,36	0,37	0,37	0,38
Grecia						
Italia						
Malta						
Bulgaria	Danube	0,08	0,08	0,08	0,09	0,09
Romania						
Portogallo	SW	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52
Spagna						

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'EFFICIENZA ECONOMICA

Legenda

ID	Voce	Unità
(A)	Totale dei costi determinati di rotta	(in divisa nazionale e in termini nominali)
(B)	Tasso d'inflazione	(%)
(C)	Indice di inflazione	(100 = 2009)

ID	Voce	Unità
(D)	Totale dei costi determinati di rotta	(in divisa nazionale e in termini di prezzi reali del 2009)
(E)	Unità di servizi di rotta totali	(numero delle unità di servizio TSU)
(F)	Costo unitario determinato (DUC) di rotta	(in divisa nazionale e in termini di prezzi reali del 2009)

FAB BLUE MED

Zona tariffaria: Italia — Valuta: 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)	69,39	67,00	65,32	63,58	61,30

FAB CE

Zona tariffaria: Austria — Valuta: 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)	61,09	63,15	61,42	60,30	58,63

Zona tariffaria: Slovacchia — Valuta: 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)	49,04	49,50	48,82	48,42	45,88

FAB EC

Zona tariffaria: Belgio-Lussemburgo — Valuta: 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)	63,17	63,37	63,55	62,88	62,46

Zona tariffaria: Francia — Valuta: 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)	63,56	62,63	62,91	61,96	60,54

Zona tariffaria: Germania — Valuta: 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)	78,13	73,32	71,48	69,52	68,62

Zona tariffaria: Paesi Bassi — Valuta: 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)	59,68	58,28	58,22	58,82	58,67