

**DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2015/347****z dnia 2 marca 2015 r.**

**dotycząca niezgodności niektórych celów zawartych w planach krajowych lub planach dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, przedłożonych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, z ustalonymi na drugi okres odniesienia parametrami docelowymi skuteczności działania obowiązującymi na obszarze całej Unii oraz wyznaczająca zalecenia w sprawie korekty tych celów**

(notyfikowana jako dokument nr C(2015) 1263)

(Jedynie teksty w językach bułgarskim, czeskim, niemieckim, greckim, hiszpańskim, francuskim, chorwackim, włoskim, węgierskim, maltańskim, niderlandzkim, portugalskim, rumuńskim, słoweńskim i słowackim są autentyczne)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie ramowe) <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 11 ust. 3 lit. c),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 państwa członkowskie przyjmują plany krajowe lub plany dotyczące funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej (ang. *functional airspace block*, FAB), zawierające odpowiednio wiążące cele krajowe lub wiążące cele na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, zgodne z docelowymi parametrami skuteczności działania obowiązującymi na obszarze całej Unii. W rozporządzeniu tym przewidziano również, że Komisja dokonuje oceny zgodność tych celów na podstawie kryteriów oceny, o których mowa art. 11 ust. 6 w lit. d), oraz że może ona podjąć decyzję o wydaniu zaleceń w przypadku stwierdzenia, że kryteria te nie zostały spełnione. Szczegółowe przepisy w tym zakresie zostały określone w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 390/2013 <sup>(2)</sup>.
- (2) Decyzją wykonawczą 2014/132/UE <sup>(3)</sup> Komisja przyjęła docelowe parametry skuteczności działania w kluczowych obszarach działania dotyczących bezpieczeństwa, środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej, obowiązujące na obszarze całej Unii w drugim okresie odniesienia (2015–2019).
- (3) Do dnia 1 lipca 2014 r. państwa członkowskie przedłożyły Komisji plany skuteczności działania – wszystkie na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej. W kilku przypadkach pierwszy złożony dokument był jedynie projektem planu. Ponadto pewną liczbę planów po ich złożeniu zmieniono, przysyłając addenda lub sprostowania, ostatnie z nich nosi datę 9 stycznia 2015 r. Dokonując oceny, Komisja opierała się na najbardziej aktualnych z przedłożonych informacji.
- (4) Organ weryfikujący skuteczność działania, którego zadaniem zgodnie z art. 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013 jest wspieranie Komisji we wdrażaniu systemu skuteczności działania, w dniu 7 października 2014 r. przedłożył Komisji sprawozdanie zawierające ocenę wstępną, a w dniu 15 grudnia 2014 r. – zaktualizowaną wersję tego sprawozdania. Komisja otrzymała od organu weryfikującego skuteczność działania również sprawozdania oparte na informacjach przekazanych zgodnie z art. 18 ust. 4 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013 przez krajowe organy nadzoru i dotyczące monitorowania planów skuteczności działania i celów.
- (5) W odniesieniu do kluczowego obszaru skuteczności działania dotyczącego przepustowości zgodność celów przedstawionych przez państwa członkowskie w odniesieniu do opóźnień w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego na trasie oceniono zgodnie z zasadami zawartymi w pkt 4 załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 390/2013, to jest w oparciu o wartości odniesienia w zakresie przepustowości, obliczone dla danego FAB przez menedżera sieci i ujęte w planie operacyjnym sieci (2014–2018/2019), w jego najnowszej wersji z czerwca 2014 r. („plan operacyjny sieci”), które to wartości, jeżeli są stosowane, zapewniają osiągnięcie na szczeblu Unii ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania. W wyniku tej oceny stwierdzono, że cele

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 390/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych (Dz.U. L 128 z 9.5.2013, s. 1).

<sup>(3)</sup> Decyzja wykonawcza Komisji 2014/132/UE z dnia 11 marca 2014 r. ustanawiająca ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania dla sieci zarządzania ruchem lotniczym oraz progii alarmowe na drugi okres odniesienia obejmujący lata 2015–2019 (Dz.U. L 71 z 12.3.2014, s. 20).

przedstawione przez Belgię, Luksemburg, Francję, Niemcy i Niderlandy w odniesieniu do FABEC, przez Austrię, Chorwację, Republikę Czeską, Węgry, Słowację i Słowenię w odniesieniu do FABCE, przez Cypr, Grecję, Włochy i Maltę w odniesieniu do Blue Med FAB, przez Bułgarię i Rumunię w odniesieniu do Danube FAB oraz przez Portugalię i Hiszpanię w odniesieniu do SW FAB nie są zgodne z odpowiednimi wartościami odniesienia, a zatem nie są zgodne z odpowiednim ogólnounijnym docelowym parametrem skuteczności działania.

- (6) W odniesieniu do kluczowego obszaru skuteczności działania dotyczącego efektywności kosztowej cele przedstawione przez państwa członkowskie w postaci ustalonych kosztów jednostkowych na trasie oceniono zgodnie z zasadami zawartymi w pkt 5 w związku z pkt 1 w załączniku IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013, uwzględniając trend ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w drugim okresie odniesienia oraz łącznie w pierwszym i drugim okresie odniesienia (2012–2019), liczbę jednostek usługowych (prognoza ruchu) i poziom ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w porównaniu z analogicznym poziomem w państwach członkowskich o podobnym otoczeniu operacyjnym i gospodarczym. Ocena ta wykazała, że cele przedstawione przez Austrię i Słowację w odniesieniu do FABCE, Belgię, Luksemburg, Francję, Niemcy i Niderlandy w odniesieniu do FABEC oraz przez Włochy w odniesieniu do Blue Med FAB nie są zgodne z odpowiednim ogólnounijnym docelowym parametrem skuteczności działania z następujących powodów:
- (7) W przypadku Austrii jej cele oparte są na planowanym obniżeniu ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w drugim okresie odniesienia średnio o 3,5 % rocznie. Choć nieznacznie przewyższa to docelowe obniżenie średnich ogólnounijnych ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w drugim okresie odniesienia (– 3,3 % rocznie), planowane przez Austrię obniżenie łącznie w pierwszym i drugim okresie odniesienia jest poniżej trendu na poziomie ogólnounijnym (– 1,1 % rocznie w porównaniu z – 1,7 % rocznie). Ponadto cele te są oparte na planowanych ustalonych kosztach na trasie na początku drugiego okresu odniesienia, które są o 8 % wyższe od rzeczywistych kosztów na trasie przedstawionych w sprawozdaniu w 2013 r. W związku z tym poprawa efektywności kosztowej w pierwszym okresie odniesienia nie została odpowiednio uwzględniona przy określaniu celów na drugi okres odniesienia. Ponadto cel na 2019 r. wyznaczono w oparciu o planowane ustalone koszty jednostkowe na trasie, które są znacznie wyższe (+ 20 %) od średnich ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w państwach członkowskich o otoczeniu operacyjnym i gospodarczym podobnym do otoczenia Austrii oraz o około 19 % wyższe od ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na 2019 r.
- (8) W przypadku Słowacji jej cele oparte są na planowanym obniżeniu ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w drugim okresie odniesienia średnio o 2,6 % rocznie. Cel ten jest niższy od docelowego obniżenia średnich ogólnounijnych ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w drugim okresie odniesienia (– 3,3 % rocznie). Podczas gdy obniżenie planowanych ustalonych kosztów jednostkowych na trasie łącznie w pierwszym i drugim okresie odniesienia nieznacznie przekracza trend na szczeblu ogólnounijnym (– 2,1 % rocznie w porównaniu z – 1,7 % rocznie), cel na 2019 r. wyznaczono w oparciu o planowane ustalone koszty jednostkowe na trasie, które są znacznie wyższe (+ 18,6 %) od średnich ustalonych kosztów jednostkowych na trasie państw członkowskich o otoczeniu operacyjnym i gospodarczym podobnym do otoczenia Słowacji.
- (9) Belgia i Luksemburg mają wspólną strefę pobierania opłat. Ich cele oparte są na planowanym obniżeniu ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w drugim okresie odniesienia średnio tylko o 0,2 % rocznie. Cel ten jest znacznie niższy od docelowego obniżenia średnich ogólnounijnych ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w drugim okresie odniesienia (– 3,3 % rocznie). Również łącznie w pierwszym i drugim okresie odniesienia planowane ustalone koszty jednostkowe na trasie nie mają się obniżyć zgodnie z trendem ogólnounijnym (– 0,4 % w porównaniu z – 1,7 %). Ponadto cel na 2019 r. wyznaczono w oparciu o planowane ustalone koszty jednostkowe na trasie, które są wyższe (+3,7 %) od średnich ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w państwach członkowskich o otoczeniu operacyjnym i gospodarczym podobnym do otoczenia Belgii i Luksemburga oraz o około 27 % wyższe od ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na 2019 r.
- (10) W przypadku Francji jej cele oparte są na planowanym obniżeniu ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w drugim okresie odniesienia średnio tylko o 0,7 % rocznie. Cel ten jest znacznie niższy od docelowego obniżenia średnich ogólnounijnych ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w drugim okresie odniesienia (– 3,3 % rocznie). Również łącznie w pierwszym i drugim okresie odniesienia planowane ustalone koszty jednostkowe na trasie nie mają się obniżyć zgodnie z trendem ogólnounijnym (– 0,2 % w porównaniu z – 1,7 %). Ponadto cele te są oparte na planowanych ustalonych kosztach na trasie na początku drugiego okresu odniesienia, które są o 6,2 % wyższe od rzeczywistych kosztów na trasie przedstawionych w sprawozdaniu w 2013 r. W związku z tym poprawa efektywności kosztowej w pierwszym okresie odniesienia nie została odpowiednio uwzględniona przy określaniu celów na drugi okres odniesienia. Cel na 2019 r. wyznaczono w oparciu o planowane ustalone koszty jednostkowe na trasie, które są nieznacznie niższe (– 2,8 %) od średnich ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w państwach członkowskich o otoczeniu operacyjnym i gospodarczym podobnym do otoczenia Francji, ale o około 23 % wyższe od ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na 2019 r.

- (11) W przypadku Niemiec ich cele oparte są na planowanym obniżeniu ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w drugim okresie odniesienia średnio o 1,1 % rocznie. Cel ten jest znacznie niższy od docelowego obniżenia średnich ogólnounijnych ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w drugim okresie odniesienia (– 3,3 % rocznie). Również łącznie w pierwszym i drugim okresie odniesienia ustalone koszty jednostkowe na trasie nie mają się obniżyć zgodnie z trendem ogólnounijnym, ale będą raczej rosły (+0,7 % w porównaniu z – 1,7 %). Ponadto cel na 2019 r. wyznaczono w oparciu o planowane ustalone koszty jednostkowe na trasie w 2019 r., które są znacznie wyższe (+26,6 %) od średnich ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w państwach członkowskich o otoczeniu operacyjnym i gospodarczym podobnym do otoczenia Niemiec oraz o około 52 % wyższe od ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na 2019 r.
- (12) W przypadku Niderlandów ich cele oparte są na planowanym obniżeniu ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w drugim okresie odniesienia średnio tylko o 0,3 % rocznie. Cel ten jest znacznie niższy od docelowego obniżenia średnich ogólnounijnych ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w drugim okresie odniesienia (– 3,3 % rocznie). Również łącznie w pierwszym i drugim okresie odniesienia planowane ustalone koszty jednostkowe na trasie nie mają się obniżyć zgodnie z trendem ogólnounijnym (– 0,3 % w porównaniu z – 1,7 %). Cel na 2019 r. wyznaczono w oparciu o planowane ustalone koszty jednostkowe na trasie, które są nieznacznie niższe od średnich ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w państwach członkowskich o otoczeniu operacyjnym i gospodarczym podobnym do otoczenia Niderlandów (– 3,7 %), ale o około 18 % wyższe od ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na 2019 r.
- (13) W przypadku Włoch ich cele oparte są na planowanym obniżeniu ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w drugim okresie odniesienia średnio o 2,8 % rocznie. Cel ten nie jest zgodny z docelowym obniżeniem średnich ogólnounijnych ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w drugim okresie odniesienia (– 3,3 % rocznie). Również łącznie w pierwszym i drugim okresie odniesienia planowane przez Włochy ustalone koszty jednostkowe na trasie nie mają się obniżyć zgodnie z trendem ogólnounijnym (– 1,4 % w porównaniu z – 1,7 %). Ponadto cel na 2019 r. wyznaczono w oparciu o planowane ustalone koszty jednostkowe na trasie, które są znacznie wyższe (+16,6 %) od średnich ustalonych kosztów jednostkowych na trasie w państwach członkowskich o otoczeniu operacyjnym i gospodarczym podobnym do otoczenia Włoch oraz o około 25 % wyższe od ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania na 2019 r.
- (14) W związku z tym właściwe jest, by Komisja wydała zalecenia dotyczące koniecznych środków, które powinny zostać podjęte przez dane państwa członkowskie w celu zapewnienia, by ich krajowe organy nadzoru zaproponowały skorygowane docelowe parametry skuteczności działania, tak by wyeliminować niezgodności, o których mowa w niniejszej decyzji. Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 i rozporządzeniem (UE) nr 390/2013 dane państwa członkowskie przyjmują skorygowane docelowe parametry skuteczności działania i powiadamiają o nich Komisję w terminie czterech miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji.
- (15) W celu wyeliminowania niezgodności w odniesieniu do kluczowego obszaru skuteczności działania dotyczącego przepustowości należy zagwarantować, że skorygowane docelowe parametry skuteczności działania są co najmniej zgodne z wartościami odniesienia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej w zakresie przepustowości określonymi w planie operacyjnym sieci. W przypadku gdy plan operacyjny sieci określa środki zaradcze lub łagodzące służące zapewnieniu zgodności z odpowiednimi wartościami odniesienia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, zainteresowane państwa członkowskie dokonują korekty docelowych parametrów skuteczności działania z uwzględnieniem tych środków.
- (16) W celu wyeliminowania niezgodności w odniesieniu do kluczowego obszaru działania dotyczącego efektywności kosztowej, w przypadku Austrii, Słowacji, Belgii, Luksemburga, Francji, Niemiec i Włoch, docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej wyrażone w ustalonych kosztach jednostkowych na trasie powinny zostać skorygowane w dół w taki sposób, aby były zgodne ze zmniejszeniem średnich ustalonych kosztów jednostkowych na trasie na poziomie Unii w drugim okresie odniesienia i łącznie w pierwszym i drugim okresie odniesienia.
- (17) Ponadto, dokonując korekty docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, należy również dokonać korekty odpowiednich prognoz ruchu, na których te parametry docelowe są oparte. W przypadku Belgii, Luksemburga, Francji, Niemiec i Niderlandów w świetle wzrostu natężenia ruchu w 2014 r. należy zwiększyć liczbę prognozowanych jednostek usługowych w drugim okresie odniesienia. Włochy natomiast powinny obniżyć liczbę swoich prognozowanych jednostek usługowych w drugim okresie odniesienia, biorąc pod uwagę rzeczywiste liczby dotyczące natężenia ruchu.
- (18) Komisja skonsultowała się z zainteresowanymi państwami członkowskimi w sprawie zaleceń wyznaczonych w niniejszej decyzji, zgodnie z art. 14 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013.
- (19) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Wymienione w załączniku cele zawarte w planach skuteczności działania przedłożonych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 są niezgodne z ustalonymi na drugi okres odniesienia ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania określonymi w decyzji wykonawczej 2014/132/UE.

#### Artykuł 2

Austria, Republika Czeska, Chorwacja, Węgry, Słowenia i Słowacja w odniesieniu do FABCE, Belgia, Luksemburg, Francja, Niemcy i Niderlandy w odniesieniu do FABEC, Cypr, Włochy Grecja i Malta w odniesieniu do Blue Med FAB, Bułgaria i Rumunia w odniesieniu do Danube FAB oraz Portugalia i Hiszpania w odniesieniu do SW FAB powinny podjąć konieczne środki w celu zapewnienia, by ich krajowe organy nadzoru zaproponowały skorygowane docelowe parametry skuteczności działania, zgodnie z art. 3 i 4.

#### Artykuł 3

Docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym przepustowości przedłożone przez Austrię, Chorwację, Republikę Czeską, Węgry, Słowację i Słowenię w odniesieniu do FABCE, przez Belgię, Luksemburg, Francję, Niemcy i Niderlandy w odniesieniu do FABEC, przez Cypr, Grecję, Włochy i Maltę w odniesieniu do Blue Med FAB, przez Bułgarię i Rumunię w odniesieniu do Danube FAB oraz przez Portugalię i Hiszpanię w odniesieniu do SW FAB powinny zostać skorygowane w dół. Te docelowe parametry powinny być co najmniej zgodne z odpowiednimi wartościami odniesienia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej określonymi w planie operacyjnym sieci. W przypadku gdy plan operacyjny sieci określa środki zaradcze lub łagodzące podczas korygowania docelowych parametrów skuteczności działania środki te należy uwzględnić.

#### Artykuł 4

Docelowe parametry skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym efektywności kosztowej wyrażone w ustalonych kosztach jednostkowych na trasie przedłożone przez Austrię i Słowację w odniesieniu do FABCE, przez Belgię, Luksemburg, Francję, Niemcy i Niderlandy w odniesieniu do FABEC oraz przez Włochy w odniesieniu do Blue Med FAB powinny zostać skorygowane w dół w taki sposób, aby były zgodne z obniżeniem średnich ustalonych kosztów jednostkowych na trasie na poziomie Unii w drugim okresie odniesienia i, w przypadku gdy nie ma to jeszcze miejsca, łącznie w pierwszym i drugim okresie odniesienia. Te korekty w dół powinny obejmować obniżenie ustalonych kosztów na trasie w drugim okresie odniesienia i, w przypadku Belgii, Luksemburga, Francji, Niemiec, Niderlandów i Włoch, skorygowania prognozowanego ruchu wyrażonego w jednostkach usługowych.

#### Artykuł 5

Niniejsza decyzja jest skierowana do Królestwa Belgii, Republiki Bułgarii, Republiki Czeskiej, Republiki Federalnej Niemiec, Republiki Greckiej, Królestwa Hiszpanii, Republiki Francuskiej, Republiki Chorwacji, Republiki Włoskiej, Republiki Cypryjskiej, Wielkiego Księstwa Luksemburga, Węgier, Republiki Malty, Królestwa Niderlandów, Republiki Austrii, Republiki Portugalskiej, Rumunii, Republiki Słowenii oraz Republiki Słowackiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 2 marca 2015 r.

W imieniu Komisji

Violeta BULC

Członek Komisji

## ZAŁĄCZNIK

Docelowe parametry skuteczności działania w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących przepustowości i efektywności kosztowej, zawarte w planach krajowych lub planach dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, przedłożonych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004, w przypadku których stwierdzono niezgodność z ustalonymi na drugi okres odniesienia parametrami docelowymi skuteczności działania obowiązującymi na obszarze całej Unii

## KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA DOTYCZĄCY PRZEPUSTOWOŚCI

Opóźnienie w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego na trasie w min/lot

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE	FAB	DOCELOWY PARAMETR W ZAKRESIE PRZEPUSTOWOŚCI NA TRASIE, NA POZIOMIE FAB				
		2015	2016	2017	2018	2019
Austria	FABCE	0,32	0,31	0,31	0,30	Zgodne (0,29)
Chorwacja						
Republika Czeska						
Węgry						
Słowacja						
Słowenia						
Belgia/Luksemburg	FABEC	0,48	0,49	0,48	0,47	Zgodne (0,43)
Francja						
Niemcy						
Niderlandy						
[Szwajcaria]						
Cypr	Blue Med	0,35	0,36	0,37	0,37	0,38
Grecja						
Włochy						
Malta						
Bułgaria	Danube	0,08	0,08	0,08	0,09	0,09
Rumunia						
Portugalia	SW	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52
Hiszpania						

## KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA DOTYCZĄCY EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ

Objaśnienia

Oznaczenie	Pozycja	Jednostki
(A)	Ustalone koszty na trasie ogółem	(w ujęciu nominalnym i w walucie krajowej)
(B)	Stopa inflacji	(%)
(C)	Wskaźnik inflacji	(100 = 2009)

Oznaczenie	Pozycja	Jednostki
(D)	Ustalone koszty na trasie ogółem	(ceny z 2009 r. w ujęciu realnym i w walucie krajowej)
(E)	Trasowe jednostki usługowe ogółem	(w jednostkach usługowych ogółem)
(F)	Ustalony koszt jednostkowy na trasie	(ceny z 2009 r. w ujęciu realnym i w walucie krajowej)

BLUE MED FAB

## Strefa pobierania opłat: Włochy – waluta: 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>

FABCE

## Strefa pobierania opłat: Austria – waluta: 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>

## Strefa pobierania opłat: Słowacja – waluta: 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>

FABEC

**Strefa pobierania opłat: Belgia-Luksemburg – waluta: 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>

**Strefa pobierania opłat: Francja – waluta: 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>

**Strefa pobierania opłat: Niemcy – waluta: 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>

**Strefa pobierania opłat: Niderlandy – waluta: 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>