

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2015/347 DE LA COMISIÓN**de 2 de marzo de 2015**

relativa a la incoherencia de determinados objetivos incluidos en los planes a nivel nacional o de bloque funcional de espacio aéreo presentados con arreglo al Reglamento (CE) nº 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo con los objetivos de rendimiento para toda la Unión en el segundo período de referencia, y por la que se formulan recomendaciones para la revisión de dichos objetivos

[notificada con el número C(2015) 1263]

(Los textos en lenguas alemana, búlgara, checa, croata, eslovaca, eslovena, española, francesa, griega, húngara, italiana, maltesa, neerlandesa, portuguesa y rumana son los únicos auténticos)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco) ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 11, apartado 3, letra c),

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el Reglamento (CE) nº 549/2004, los Estados miembros deben adoptar planes a nivel nacional o de bloque funcional de espacio aéreo que fijen objetivos vinculantes nacionales o para los bloques funcionales de espacio aéreo, garantizando la coherencia con los objetivos de rendimiento para toda la Unión. Asimismo, dicho Reglamento dispone que la Comisión debe evaluar la coherencia de tales objetivos sobre la base de los criterios de evaluación previstos en su artículo 11, apartado 6, letra d), y que la Comisión puede decidir formular recomendaciones en caso de que determine que no se han cumplido dichos criterios. El Reglamento de Ejecución (UE) nº 390/2013 de la Comisión ⁽²⁾ establece disposiciones de aplicación a este respecto.
- (2) Los objetivos de rendimiento para toda la Unión en los ámbitos clave de rendimiento de la seguridad, el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad respecto al segundo período de referencia (2015-2019) se adoptaron mediante la Decisión de Ejecución 2014/132/UE de la Comisión ⁽³⁾.
- (3) Los Estados miembros presentaron a la Comisión los planes de rendimiento, todos ellos a escala de bloque funcional de espacio aéreo, para el 1 de julio de 2014. En algunos casos, inicialmente se envió únicamente un borrador. Además, algunos planes se modificaron posteriormente mediante adendas o rectificaciones, la última con fecha de 9 de enero de 2015. Para su evaluación, la Comisión se ha basado en los últimos datos presentados.
- (4) El organismo de evaluación del rendimiento, cuya misión es asistir a la Comisión en la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento con arreglo al artículo 3 del Reglamento de Ejecución (UE) nº 390/2013, presentó a la Comisión un informe de evaluación inicial el 7 de octubre de 2014 y una versión actualizada de dicho informe el 15 de diciembre de 2014. Además, la Comisión recibió del citado organismo una serie de informes sobre el control de los planes y objetivos de rendimiento, basados en información de las autoridades nacionales de supervisión, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 18, apartado 4, del Reglamento de Ejecución (UE) nº 390/2013.
- (5) En lo que respecta al ámbito clave de rendimiento de la capacidad, se ha evaluado la coherencia de los objetivos presentados por los Estados miembros para el retraso ATFM (gestión de afluencia del tránsito aéreo) en ruta, de conformidad con el principio establecido en el anexo IV, punto 4, del Reglamento de Ejecución (UE) nº 390/2013, utilizando los valores de referencia de los respectivos bloques funcionales de espacio aéreo para la capacidad, los cuales, una vez aplicados, garantizan el cumplimiento en el conjunto de la Unión del objetivo de rendimiento para toda la Unión, calculado por el Gestor de la Red y fijado en el Plan de Operaciones de

⁽¹⁾ DO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

⁽²⁾ Reglamento de Ejecución (UE) nº 390/2013 de la Comisión, de 3 de mayo de 2013, por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento de los servicios de navegación aérea y de las funciones de red (DO L 128 de 9.5.2013, p. 1).

⁽³⁾ Decisión de Ejecución 2014/132/UE de la Comisión, de 11 de marzo de 2014, que establece, para toda la Unión, los objetivos de rendimiento de la red de gestión del tránsito aéreo y los umbrales de alerta para el segundo período de referencia 2015-2019 (DO L 71 de 12.3.2014, p. 20).

la Red (2014-2018/2019), en su versión más reciente de junio de 2014 («Plan de Operaciones de la Red»). La evaluación ha demostrado que los objetivos presentados por Alemania, Bélgica, Francia, Luxemburgo y los Países Bajos respecto a FABEC; por Austria, República Checa, Croacia, Eslovaquia, Eslovenia y Hungría respecto a FABCE; por Chipre, Grecia, Italia y Malta respecto a Blue Med FAB; por Bulgaria y Rumanía respecto a Danube FAB, y por España y Portugal respecto a SW FAB no se ajustan a los respectivos valores de referencia ni, por tanto, son coherentes con el correspondiente objetivo de rendimiento para toda la Unión.

- (6) En lo que respecta al ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad, se han evaluado los objetivos expresados en costes unitarios determinados en ruta presentados por los Estados miembros, de conformidad con los principios establecidos en el anexo IV, punto 5, leído en relación con el punto 1, del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013, tomando en consideración la tendencia de los costes unitarios determinados en ruta durante el segundo período de referencia y durante el período combinado de los períodos de referencia primero y segundo (2012-2019), el número de unidades de servicio (previsión de tránsito) y el nivel de costes unitarios determinados en ruta comparado con el de Estados miembros con un entorno operacional y económico similar. La evaluación ha demostrado que los objetivos presentados por Austria y Eslovaquia respecto a FABCE; por Alemania, Bélgica, Francia, Luxemburgo y los Países Bajos respecto a FABEC, y por Italia respecto a Blue Med FAB no son coherentes con el correspondiente objetivo de rendimiento para toda la Unión por las razones siguientes.
- (7) Los objetivos de Austria se basan en la reducción prevista del 3,5 % anual de sus costes unitarios determinados en ruta, como promedio, durante el segundo período de referencia. Si bien esta cifra excede ligeramente del objetivo de reducción de los costes unitarios determinados en ruta para toda la Unión durante el segundo período de referencia (- 3,3 % anual), la reducción prevista de dichos costes durante el período combinado de los períodos de referencia primero y segundo se sitúa por debajo de la tendencia a nivel de la Unión (- 1,1 % anual, frente a un - 1,7 % anual). Además, los objetivos de basan en los costes unitarios determinados en ruta previstos al inicio del segundo período de referencia, que exceden en un 8 % de los costes en ruta reales comunicados en 2013. Como resultado de ello, al fijarse los objetivos para el segundo período de referencia no se ha tomado debidamente en consideración la mejora de rentabilidad conseguida en el primer período de referencia. Por otro lado, el objetivo para 2019 se basa en unas previsiones de los costes unitarios determinados en ruta muy superiores (+ 20 %) al promedio de los costes unitarios determinados en ruta de los Estados miembros con un entorno operacional y económico similar al de Austria y que exceden en un 19 %, aproximadamente, del objetivo de rendimiento para toda la Unión en 2019.
- (8) Los objetivos de Eslovaquia se basan en la reducción prevista del 2,6 % anual de sus costes unitarios determinados en ruta, como promedio, durante el segundo período de referencia. Esta cifra se sitúa por debajo del objetivo de reducción de los costes unitarios determinados en ruta para toda la Unión durante el segundo período de referencia (- 3,3 % anual). Si bien la reducción de los costes unitarios determinados en ruta previstos durante el período combinado de los períodos de referencia primero y segundo excede ligeramente de la tendencia a nivel de la Unión (- 2,1 % anual, frente a - 1,7 % anual), el objetivo para 2019 se basa en unas previsiones de los costes unitarios determinados en ruta muy superiores (+ 18,6 %) al promedio de los costes unitarios determinados en ruta de los Estados miembros con un entorno operacional y económico similar al de Eslovaquia.
- (9) Bélgica y Luxemburgo tienen una zona de tarificación común. Sus objetivos se basan en la reducción prevista del 0,2 % anual de sus costes unitarios determinados en ruta, como promedio, durante el segundo período de referencia. Esta cifra se sitúa muy por debajo del objetivo de reducción de los costes unitarios determinados en ruta para toda la Unión durante el segundo período de referencia (- 3,3 % anual). Tampoco los costes unitarios determinados en ruta previstos durante el período combinado de los períodos de referencia primero y segundo decrecen en consonancia con la tendencia a nivel de la Unión (- 0,4 %, frente a - 1,7 %). Por otro lado, el objetivo para 2019 se basa en unas previsiones de los costes unitarios determinados en ruta superiores (+ 3,7 %) al promedio de los costes unitarios determinados en ruta de los Estados miembros con un entorno operacional y económico similar al de Bélgica y Luxemburgo y que exceden en un 27 %, aproximadamente, del objetivo de rendimiento para toda la Unión en 2019.
- (10) Los objetivos de Francia se basan en la reducción prevista de apenas el 0,7 % anual de sus costes unitarios determinados en ruta, como promedio, durante el segundo período de referencia. Esta cifra se sitúa muy por debajo del objetivo de reducción de los costes unitarios determinados en ruta para toda la Unión durante el segundo período de referencia (- 3,3 % anual). Tampoco los costes unitarios determinados en ruta previstos durante el período combinado de los períodos de referencia primero y segundo decrecen en consonancia con la tendencia a nivel de la Unión (- 0,2 %, frente a - 1,7 %). Además, los objetivos se basan en los costes unitarios determinados en ruta previstos al inicio del segundo período de referencia, que exceden en un 6,2 % de los costes en ruta reales comunicados en 2013. Como resultado de ello, al fijarse los objetivos para el segundo período de referencia no se ha tomado debidamente en consideración la mejora de rentabilidad conseguida en el primer período de referencia. El objetivo para 2019 se basa en unas previsiones de los costes unitarios determinados en ruta que, si bien son ligeramente inferiores (- 2,8 %) al promedio de los costes unitarios determinados en ruta de los Estados miembros con un entorno operacional y económico similar al de Francia, exceden en un 23 %, aproximadamente, del objetivo de rendimiento para toda la Unión en 2019.

- (11) Los objetivos de Alemania se basan en la reducción prevista del 1,1 % anual de sus costes unitarios determinados en ruta, como promedio, durante el segundo período de referencia. Esta cifra se sitúa muy por debajo del objetivo de reducción de los costes unitarios determinados en ruta para toda la Unión durante el segundo período de referencia (- 3,3 % anual). Tampoco los costes unitarios determinados en ruta durante el período combinado de los períodos de referencia primero y segundo decrecen en consonancia con la tendencia a nivel de la Unión, sino que más bien aumentan (+ 0,7 %, frente a - 1,7 %). Por otro lado, el objetivo para 2019 se basa en unas previsiones de los costes unitarios determinados en ruta muy superiores (+ 26,6 %) al promedio de los costes unitarios determinados en ruta de los Estados miembros con un entorno operacional y económico similar al de Alemania y que exceden en un 52 %, aproximadamente, del objetivo de rendimiento para toda la Unión en 2019.
- (12) Los objetivos de los Países Bajos se basan en la reducción prevista de apenas el 0,3 % anual de sus costes unitarios determinados en ruta, como promedio, durante el segundo período de referencia. Esta cifra se sitúa muy por debajo del objetivo de reducción de los costes unitarios determinados en ruta para toda la Unión durante el segundo período de referencia (- 3,3 % anual). Tampoco los costes unitarios determinados en ruta previstos durante el período combinado de los períodos de referencia primero y segundo decrecen en consonancia con la tendencia a nivel de la Unión (- 0,3 %, frente a - 1,7 %). El objetivo para 2019 se basa en unas previsiones de los costes unitarios determinados en ruta que, si bien son ligeramente inferiores al promedio de los costes unitarios determinados en ruta de los Estados miembros con un entorno operacional y económico similar al de los Países Bajos (- 3,7 %), exceden en un 18 %, aproximadamente, del objetivo de rendimiento para toda la Unión en 2019.
- (13) El objetivo de Italia se basa en la reducción prevista del 2,8 % anual de sus costes unitarios determinados en ruta, como promedio, durante el segundo período de referencia. Esta cifra no está en consonancia con el objetivo de reducción de los costes unitarios determinados en ruta para toda la Unión durante el segundo período de referencia (- 3,3 % anual). Tampoco los costes unitarios determinados en ruta previstos durante el período combinado de los períodos de referencia primero y segundo decrecen en consonancia con la tendencia a nivel de la Unión (- 1,4 %, frente a - 1,7 %). Por otro lado, el objetivo para 2019 se basa en unas previsiones de los costes unitarios determinados en ruta muy superiores (+ 16,6 %) al promedio de los costes unitarios determinados en ruta de los Estados miembros con un entorno operacional y económico similar al de Italia y que exceden en un 25 %, aproximadamente, del objetivo de rendimiento para toda la Unión en 2019.
- (14) En consecuencia, procede que la Comisión formule recomendaciones sobre las medidas que deben adoptar los Estados miembros afectados para garantizar que sus autoridades nacionales de supervisión propongan objetivos de rendimiento revisados que subsanen las incoherencias señaladas en la presente Decisión. Con arreglo al Reglamento (CE) n° 549/2004 y al Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013, compete a los Estados miembros afectados adoptar los objetivos de rendimiento revisados y comunicarlos a la Comisión en el plazo de cuatro meses a partir de la notificación de la presente Decisión.
- (15) Para subsanar las incoherencias en relación con el ámbito clave de rendimiento de la capacidad, conviene garantizar que los objetivos de rendimiento revisados se ajusten, como mínimo, a los valores de referencia de los bloques funcionales de espacio aéreo para la capacidad fijados en el Plan de Operaciones de la Red. Si el Plan de Operaciones de la Red prevé medidas de corrección o mitigación específicas para garantizar el respeto de los valores de referencia del bloque funcional de espacio aéreo pertinente, la revisión de los objetivos de rendimiento de los Estados miembros afectados debería tener en cuenta tales medidas.
- (16) A fin de subsanar las incoherencias en relación con el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad, es conveniente que los objetivos de rendimiento de la rentabilidad de Alemania, Austria, Bélgica, Eslovaquia, Francia, Italia y Luxemburgo expresados en costes unitarios determinados en ruta se revisen a la baja de manera que se correspondan con la reducción del promedio de los costes unitarios determinados en ruta para toda la Unión durante el segundo período de referencia y durante el período combinado de los períodos de referencia primero y segundo.
- (17) Además, al revisar los objetivos de rendimiento de la rentabilidad deberían revisarse también las previsiones de tránsito pertinentes en las que se basan tales objetivos. Respecto a Alemania, Bélgica, Francia, Luxemburgo y los Países Bajos, deberían incrementarse las unidades de servicio previstas durante el segundo período de referencia, habida cuenta del aumento del tránsito observado en 2014. En cambio, Italia debería reducir sus unidades de servicio previstas durante el segundo período de referencia, habida cuenta de las cifras del tránsito real.
- (18) La Comisión ha consultado a los Estados miembros afectados acerca de las recomendaciones formuladas en la presente Decisión, de conformidad con el artículo 14, apartado 3, del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013.
- (19) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité del Cielo Único.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Los objetivos incluidos en los planes de rendimiento presentados con arreglo al Reglamento (CE) n° 549/2004 enumerados en el anexo son incoherentes con los objetivos de rendimiento para toda la Unión establecidos en la Decisión de Ejecución 2014/132/UE respecto al segundo período de referencia.

Artículo 2

Austria, República Checa, Croacia, Eslovaquia, Eslovenia y Hungría respecto a FABCE; Alemania, Bélgica, Francia, Luxemburgo y los Países Bajos respecto a FABEC; Chipre, Grecia, Italia y Malta respecto a Blue Med FAB; Bulgaria y Rumanía respecto a Danube FAB, y España y Portugal respecto a SW FAB deberían adoptar las medidas necesarias para garantizar que sus autoridades nacionales de supervisión propongan objetivos de rendimiento revisados, de conformidad con los artículos 3 y 4.

Artículo 3

Los objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la capacidad presentados por Austria, República Checa, Croacia, Eslovaquia, Eslovenia y Hungría respecto a FABCE; por Alemania, Bélgica, Francia, Luxemburgo y los Países Bajos respecto a FABEC; por Chipre, Grecia, Italia y Malta respecto a Blue Med FAB; por Bulgaria y Rumanía respecto a Danube FAB, y por España y Portugal respecto a SW FAB deberían revisarse a la baja. Como mínimo, tales objetivos deberían corresponderse con los valores de referencia de los respectivos bloques funcionales de espacio aéreo fijados en el Plan de Operaciones de la Red. Cuando el Plan de Operaciones de la Red prevea medidas de corrección o mitigación específicas, la revisión de los objetivos de rendimiento debería tener en cuenta tales medidas.

Artículo 4

Los objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad, expresados en costes unitarios determinados en ruta, presentados por Austria y Eslovaquia respecto a FABCE, por Alemania, Bélgica, Francia, Luxemburgo y los Países Bajos respecto a FABEC y por Italia respecto a Blue Med FAB deberían revisarse a la baja para situarlos en un nivel que se corresponda con la reducción del promedio de los costes unitarios determinados en ruta para toda la Unión durante el segundo período de referencia y, en la medida en que aún no sea así, durante el período combinado de los períodos de referencia primero y segundo. Esas revisiones a la baja deberían incluir una reducción de los costes determinados en ruta durante el segundo período de referencia y, en lo que respecta a Alemania, Bélgica, Francia, Italia, Luxemburgo y los Países Bajos, una revisión de las previsiones de tránsito, expresadas en unidades de servicio.

Artículo 5

Los destinatarios de la presente Decisión serán el Reino de Bélgica, la República de Bulgaria, la República Checa, la República Federal de Alemania, la República Helénica, el Reino de España, la República Francesa, la República de Croacia, la República Italiana, la República de Chipre, el Gran Ducado de Luxemburgo, Hungría, la República de Malta, el Reino de los Países Bajos, la República de Austria, la República Portuguesa, Rumanía, la República de Eslovenia y la República Eslovaca.

Hecho en Bruselas, el 2 de marzo de 2015.

Por la Comisión
Violeta BULC
Miembro de la Comisión

ANEXO

Objetivos de rendimiento en los ámbitos clave de rendimiento de la capacidad y la rentabilidad incluidos en los planes a nivel nacional o de bloque funcional de espacio aéreo, presentados con arreglo al Reglamento (CE) nº 549/2004, que se consideran incoherentes con los objetivos de rendimiento para toda la Unión en el segundo período de referencia

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA CAPACIDAD

Retraso ATFM (gestión de afluencia del tránsito aéreo) en ruta, en minutos/vuelo

ESTADO MIEMBRO	BLOQUE FUNCIONAL	OBJETIVO DE CAPACIDAD EN RUTA DEL BLOQUE FUNCIONAL				
		2015	2016	2017	2018	2019
Austria	FAB CE	0,32	0,31	0,31	0,30	Coherente (0,29)
República Checa						
Croacia						
Eslovaquia						
Eslovenia						
Hungría						
Alemania	FAB EC	0,48	0,49	0,48	0,47	Coherente (0,43)
Bélgica/Luxemburgo						
Francia						
Países Bajos						
[Suiza]						
Chipre	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
Rumanía						
España	SW	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52
Portugal						

ÁMBITO CLAVE DE RENDIMIENTO DE LA RENTABILIDAD

Leyenda

Clave	Elemento	Unidades
(A)	Costes totales determinados en ruta	(en términos nominales y en moneda nacional)
(B)	Tasa de inflación	(%)
(C)	Índice de inflación	(100 = 2009)

Clave	Elemento	Unidades
(D)	Costes totales determinados en ruta	(en precios reales de 2009 y en moneda nacional)
(E)	Total de unidades de servicio en ruta	(TSU)
(F)	Coste unitario determinado (DUC) en ruta	(en precios reales de 2009 y en moneda nacional)

BLUE MED FAB

Zona de tarificación: Italia; moneda: 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 de tarificación: Austria; moneda: 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 de tarificación: Eslovaquia; moneda: 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 de tarificación: Bélgica/Luxemburgo; moneda: 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 de tarificación: Francia; moneda: 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 de tarificación: Alemania; moneda: 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 de tarificación: Países Bajos; moneda: 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