



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 17.4.2007
COM(2007) 187 τελικό

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

**σχετικά με την πείρα που αποκτήθηκε από την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ)
αριθ. 437/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης
Φεβρουαρίου 2003, για τις στατιστικές καταγραφές των αεροπορικών μεταφορών
επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου**

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	ΠΕΡΙΛΗΨΗ	3
1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	3
1.1	ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ.....	3
1.2	ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	4
1.3	ΚΑΝΟΝΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	5
1.4	ΚΑΛΥΨΗ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΧΩΡΩΝ.....	6
2	ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ	7
2.1	ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΝΕΚΥΨΑΝ	7
2.1.1	Εκπλήρωση των έννομων υποχρεώσεων	7
2.1.2	Το βάρος της εφαρμογής και της τακτικής υποβολής στοιχείων για τις χώρες που υποβάλλουν στοιχεία	9
2.1.3	Διαδικασία συλλογής στοιχείων, κατάρτισης στατιστικών και επικύρωσης.....	10
2.1.4	Μεθοδολογικά ζητήματα	10
2.2	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ.....	11
2.2.1	Διαβίβαση και επικύρωση στοιχείων.....	11
2.2.2	Μεθοδολογικές κατευθύνσεις.....	11
2.2.3	Διάδοση δεδομένων	11
3	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	14
3.1	ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΙ ΣΤΟΧΟΙ.....	14
3.2	ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΟΙ ΣΤΟΙΧΟΙ.....	15

ΟΔΗΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κανονισμού: υποβολή συνόλων δεδομένων ανά έτος.....	8
Πίνακας 2: Συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κανονισμού: αριθμός των αερολιμένων που υποβάλλουν στοιχεία ανά σύνολο δεδομένων και έτος.....	9
Πίνακας 3: Αεροπορικές μεταφορές επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου ανά χώρα: στοιχεία του 2005 και αύξηση για την περίοδο 2003-2005.	13

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

σχετικά με την πείρα που αποκτήθηκε από την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 437/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Φεβρουαρίου 2003, για τις στατιστικές καταγραφές των αεροπορικών μεταφορών επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 437/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Φεβρουαρίου 2003, για τις στατιστικές καταγραφές των αεροπορικών μεταφορών επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου προβλέπει¹ στο άρθρο 9 παράγραφος 2 ότι, ύστερα από τρία έτη συλλογής στοιχείων, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την πείρα που αποκτήθηκε από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Με την παρούσα έκθεση εκπληρώνεται η υποχρέωση της υποβολής ανά τριετία των στοιχείων που συλλέγονται (2003-2005).

Στην αρχή παρατίθεται γενική περιγραφή του ιστορικού, των στόχων και του πολιτικού πλαισίου της νομοθετικής πράξης και, στη συνέχεια, εξετάζονται ορισμένα θέματα που αφορούν την εφαρμογή της. Στην έκθεση δίνονται επίσης πληροφορίες για ορισμένα από τα κυριότερα αποτελέσματα. Στο τελευταίο τμήμα παρουσιάζονται τα συμπεράσματα και ενδεχόμενες μελλοντικές εξελίξεις.

Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των διαθέσιμων πληροφοριών για τις ευρωπαϊκές αερομεταφορές επιβατών και φορτίου καθώς και μια βελτίωση ως προς την ποιότητα και την έγκαιρη παράδοση των στοιχείων. Τα κράτη μέλη κατέβαλαν προσπάθειες να αντεπεξέλθουν στις υποχρεώσεις που θέτει ο κανονισμός και τα περισσότερα υποβάλλουν όλα τα απαιτούμενα στοιχεία τηρώντας τις προθεσμίες.

1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ

Η συλλογή στοιχείων για τις στατιστικές σχετικά με τις αερομεταφορές είχε αρχίσει από το έτος αναφοράς 1993 εθελοντικά και βάσει μεθοδολογίας που είχε συμφωνηθεί με τα κράτη μέλη. Η έκδοση του κανονισμού 437/2003 επισημοποίησε την ήδη εφαρμοζόμενη μεθοδολογία και επέκτεινε το πεδίο εφαρμογής της συλλογής στοιχείων σε ορισμένες άλλες παραμέτρους. Συνεπώς, ο εν λόγω κανονισμός θεσπίστηκε για να εφοδιάσει την Επιτροπή, τα λοιπά θεσμικά όργανα της ΕΕ, τις κυβερνήσεις των κρατών μελών και το ευρύ κοινό με συγκρίσιμα, αξιόπιστα, εναρμονισμένα, τακτικά και πλήρη στατιστικά στοιχεία για την

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 437/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Φεβρουαρίου 2003, για τις στατιστικές καταγραφές των αεροπορικών μεταφορών επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, ΕΕ L 66 της 11.3.2003, σ.1.

ανάπτυξη των αερομεταφορών επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Τα κυριότερα χαρακτηριστικά του κανονισμού 437/2003 μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

- Η υποχρέωση για την παροχή στοιχείων ορίζεται σε επίπεδο αερολιμένα. Καθορίζονται ομάδες αερολιμένων που επιτρέπουν ευέλικτη κατανομή της επιβάρυνσης για τους ερωτώμενους δεδομένου ότι ζητούνται περισσότερα στοιχεία από τους αερολιμένες μεσαίου και μεγάλου μεγέθους και μειώνεται ή καταργείται η υποχρέωση υποβολής στοιχείων για τους μικρότερους αερολιμένες.
- Προβλέπονται δύο επίπεδα για την υποβολή στοιχείων: το στάδιο πτήσης και η προέλευση/ο προορισμός των πτήσεων. Πρόκειται για σημαντικό στοιχείο για την παρακολούθηση των ροών αερομεταφορών εντός και εκτός της ΕΕ ανάλογα με τη μετακίνηση του αεροσκάφους (στάδιο πτήσης) ή ανάλογα με τη μετακίνηση των επιβατών/του φορτίου (προέλευση/προορισμός πτήσης) και για τον εντοπισμό των άμεσα διερχομένων επιβατών.
- Τα στοιχεία πρέπει να δίνονται ξεχωριστά για τις αφίξεις και τις αναχωρήσεις, καθώς και για τις τακτικές ή έκτακτες μεταφορές. Διευκολύνεται κατ' αυτόν τον τρόπο η λεπτομερής ανάλυση των εισερχόμενων και εξερχόμενων ροών καθώς και του διαφορετικού αντικτύπου από τις τακτικές και έκτακτες υπηρεσίες, ιδίως σε επίπεδο εκτός ΕΕ.
- Προβλέπεται επίσης η υποβολή στοιχείων σχετικών με τους αερομεταφορείς, αν και δεν διευκρινίζεται ρητώς η κάλυψη στον εν λόγω κανονισμό. Αυτό έχει σημασία για την παρακολούθηση της απελευθέρωσης των αγορών και, ειδικότερα, του επιπέδου ανταγωνισμού στα διάφορα δρομολόγια και την ανάπτυξη αερομεταφορών χαμηλού κόστους.
- Στην περίπτωση στοιχείων για το στάδιο πτήσης, ζητούνται τρεις επιπλέον μεταβλητές: αριθμός πτήσεων, είδος αεροσκάφους και διαθέσιμες θέσεις επιβατών. Τα στοιχεία αυτά είναι σημαντικά για τη λεπτομερή ανάλυση των ροών από αερολιμένα σε αερολιμένα ως προς τη συμφόρηση, τη χωρητικότητα και τη χρήση των στόλων.

1.2 ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Η ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών απαιτεί την καλύτερη δυνατή γνώση της έκτασης και της εξέλιξης των αερομεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων. Στη Λευκή Βίβλο «*Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών*»² καθορίστηκε ως στόχος της κοινοτικής πολιτικής μεταφορών να αποκτήσει η Ευρώπη αποτελεσματικά και αποδοτικά μεταφορικά συστήματα. Ο εν λόγω στόχος εξακολούθησε να ισχύει και στην *ενδιάμεση αναθεώρηση* της Λευκής Βίβλου³ αν και προσανατολίστηκε περισσότερο προς την εξασφάλιση βιώσιμης κινητικότητας στην Ευρώπη. Συνεπώς, οι κοινοτικές στατιστικές για τις αεροπορικές μεταφορές χρησιμοποιούνται για τη χάραξη, την

² COM (2001) 370 της 12ης Σεπτεμβρίου 2001

³ COM(2006) 314 της 22ας Ιουνίου 2006 «Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση - Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας. Ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις μεταφορές».

εποπτεία και την αξιολόγηση των πολιτικών της ΕΕ στον τομέα των μεταφορών και άλλων πολιτικών της ΕΕ, όπως η λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

Η σημασία των στοιχείων αυτών για τη λήψη αποφάσεων σε επίπεδο ΕΕ αυξάνεται ολοένα. Για παράδειγμα, λόγω της αρμοδιότητας που έχει ανατεθεί στην Επιτροπή, τα στοιχεία αυτά χρησιμοποιούνται όλο και πιο πολύ για την προετοιμασία των διαπραγματεύσεων στο πλαίσιο συμφωνιών με τρίτες χώρες για τις αεροπορικές μεταφορές. Τα στοιχεία αυτά χρησιμοποιούνται επίσης για θέματα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, τη μέτρηση ροών επιβατών και φορτίων και τον υπολογισμό της κατανομής ανά μεταφορικό μέσο στην ΕΕ. Ένα άλλο παράδειγμα είναι η χρήση των στοιχείων αυτών για τη μέτρηση των εισερχομένων στα σύνορα της ΕΕ στους αερολιμένες.

Για τα στοιχεία που αφορούν τους επιβάτες, η σπουδαιότητα αυξάνει, δεδομένου ότι η κράτηση εισιτηρίων στα συστήματα κρατήσεων με ηλεκτρονικό υπολογιστή γίνεται λιγότερο αντιπροσωπευτική της συνολικής αγοράς επειδή αυξάνονται οι κρατήσεις μέσω διαδικτύου. Επιπλέον, είναι πολύ δύσκολο να ληφθούν από άλλες πηγές οι πληροφορίες που συλλέγονται για το είδος της υπηρεσίας (τακτική/έκτακτη) και τα στοιχεία αυτά είναι πολύ σημαντικά για ορισμένα δρομολόγια εκτός ΕΕ όπου κυριαρχούν οι έκτακτες μεταφορές επιβατών.

Για τις αερομεταφορές φορτίου, η καλύτερη κάλυψη και η βελτίωση της ποιότητας των στοιχείων καθιστά δυνατή τη συχνότερη χρήση των πληροφοριών αυτών για τις οποίες δεν υπάρχουν εναλλακτικές πηγές.

Άλλα παραδείγματα της χρήσης των στοιχείων αυτών για τις ανάγκες χάραξη πολιτικής είναι τα εξής:

- Η δυνατότητα που δίνει ο κανονισμός για την παροχή κωδικών για τους αερομεταφορείς είναι χρήσιμη για την παρακολούθηση του ανταγωνισμού και των κρατικών ενισχύσεων.
- Τα στοιχεία που συλλέγονται για τους αερολιμένες μεσαίου και μικρού μεγέθους είναι χρήσιμα για σκοπούς περιφερειακής πολιτικής.
- Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας ενδιαφέρεται επίσης να αξιοποιήσει τα στοιχεία αυτά για σκοπούς ασφάλειας.
- Υπάρχει επίσης η δυνατότητα να χρησιμοποιηθούν τα στοιχεία αυτά για σκοπούς περιβαλλοντικής πολιτικής (δηλαδή για τις εκπομπές και το θόρυβο).

1.3 ΚΑΝΟΝΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Ο κανονισμός 437/2003 του Συμβουλίου αναθέτει εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή, οι οποίες πρέπει να ασκούνται μέσω της διαδικασίας της επιτροπολογίας, όπως προβλέπεται στα άρθρα 10 και 11. Η Eurostat έχει χρησιμοποιήσει τη διαδικασία αυτή για να υιοθετήσει ένα σύνολο κανόνων που καλύπτουν διαφορετικές πτυχές της εφαρμογής του κανονισμού. Οι κανόνες αυτοί εγκρίθηκαν υπό τη μορφή κανονισμών της Επιτροπής αφού γνωμοδότησε η επιτροπή στατιστικού προγράμματος.

Μέχρι σήμερα εκδόθηκαν δύο κανονισμοί εφαρμογής και ακολουθεί ακόμη ένας, ο οποίος θα εκδοθεί αφού ολοκληρωθεί η διαδικασία το 2007.

Ο κανονισμός 1358/2003 της Επιτροπής⁴ προβλέπει ένα πλήρες σύνολο εκτελεστικών ρυθμίσεων, συγκεκριμένα τον κατάλογο των κοινοτικών αερολιμένων και τις παρεκκλίσεις ανά κράτος μέλος, τις τεχνικές ρυθμίσεις για τη διαβίβαση δεδομένων, καθώς και αναθεώρηση των ορισμών, της ονοματολογίας, της κωδικοποίησης και των συνόλων δεδομένων προς υποβολή.

Ο κανονισμός 546/2005 της Επιτροπής⁵, αποβλέποντας κυρίως να καλύψει τη διεύρυνση της ΕΕ στα δέκα νέα κράτη μέλη το 2004, παρέχει τον κατάλογο με τους αερολιμένες των εν λόγω κρατών και τις ζητούμενες παρεκκλίσεις.

Το 2007 πρόκειται να εγκριθεί σχέδιο κανονισμού της Επιτροπής. Με το σχέδιο κανονισμού θα αναθεωρηθεί πλήρως ο κατάλογος των κοινοτικών αερολιμένων που θα εφαρμοστεί από τον Ιανουάριο του 2007. Στον κατάλογο αυτόν δεν περιλαμβάνονται παρεκκλίσεις αφού έχουν ήδη εκπνεύσει το 2006.

1.4 ΚΑΛΥΨΗ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΧΩΡΩΝ

Ο κανονισμός 437/2003 ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος και είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του. Δεν είναι απαραίτητο να μεταφερθεί στην εθνική νομοθεσία. Πλην όμως, ο κανονισμός έδωσε τη δυνατότητα να χορηγούνται παρεκκλίσεις για ορισμένους αερολιμένες, σύνολα δεδομένων και μεταβλητές σύμφωνα με ορισμένους κανόνες και για ανώτατη χρονική περίοδο τριών ετών (συμπεριλαμβανομένου του 2005).

Σε ό,τι αφορά τη Ρουμανία και τη Βουλγαρία, και οι δύο χώρες εξέφρασαν τη βούλησή τους να συμμορφωθούν πλήρως με τη νομοθεσία της ΕΕ στο πεδίο αυτό αμέσως μετά την προσχώρησή τους, χωρίς παρέκκλιση. Ο κατάλογος των αερολιμένων των δύο αυτών νέων κρατών μελών συμπεριλήφθηκε στη *συνθήκη για την προσχώρηση της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας*, στο κεφάλαιο *Τεχνικές προσαρμογές στο στατιστικό κεκτημένο*.

Σε ό,τι αφορά τις υποψήφιες χώρες, η Κροατία και η Τουρκία παρέχουν συγκεντρωτικά στοιχεία σε επίπεδο αερολιμένα ενώ η Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας δεν παρέχει καμία πληροφορία.

Το 2003 ο κανονισμός 437/2003 ενσωματώθηκε επίσημα στο παράρτημα XXI (Στατιστικές) της συμφωνίας για τον ΕΟΧ δυνάμει απόφασης της μεικτής επιτροπής του ΕΟΧ⁶. Σύμφωνα με την εν λόγω απόφαση, η Ισλανδία και η Νορβηγία πρέπει να διαβιβάζουν τα στοιχεία που απαιτούνται από τον κανονισμό, ενώ εξαιρείται το Λιχτενστάιν.

⁴ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1358/2003 της Επιτροπής, της 31ης Ιουλίου 2003, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 437/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις στατιστικές καταγραφές των αεροπορικών μεταφορών επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου και για τροποποίηση των παραρτημάτων του I και II, ΕΕ L 194 της 1.8.2003, σ.9.

⁵ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 546/2005 της Επιτροπής, της 8ης Απριλίου 2005, για την προσαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 437/2003 όσον αφορά τη χορήγηση κωδικών δηλούσας χώρας και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1358/2003 της Επιτροπής όσον αφορά την επικαιροποίηση του καταλόγου των κοινοτικών αερολιμένων, ΕΕ L91 της 9.4.2005, σ.5.

⁶ Απόφαση της μεικτής επιτροπής του ΕΟΧ αριθ. 132/2003, της 26ης Σεπτεμβρίου 2003, για την τροποποίηση του παραρτήματος XXI (Στατιστικές) της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, ΕΕ αριθ. L 331 της 18.12.2003, σ. 68.

Στοιχεία που βασίζονται στις αρχές του κανονισμού διαβιβάζονται επίσης και από την Ελβετία δυνάμει της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας για τη συνεργασία στον τομέα της στατιστικής⁷.

2 ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

2.1 ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΝΕΚΥΨΑΝ

2.1.1 Εκπλήρωση των έννομων υποχρεώσεων

Η συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις για την παροχή στοιχείων που προβλέπει ο κανονισμός αποτιμάται θετικά κατά την υπό εξέταση περίοδο. Η παροχή στοιχείων το 2003, αν και ήταν σε γενικές γραμμές πλήρης, εμφάνισε για ορισμένες χώρες συγκεκριμένα προβλήματα σχετικά με την περιοδικότητα των συνόλων δεδομένων ή με κενά στην παράδοση ορισμένων παραμέτρων (μετακινήσεις αεροσκαφών, διερχόμενοι επιβάτες ή διαθέσιμες θέσεις). Η παροχή στοιχείων τα δύο έτη μετά το 2003 βελτιώθηκε, ιδίως σε ό,τι αφορά την περιοδικότητα των συνόλων δεδομένων η οποία τώρα τηρείται πλήρως.

Στον πίνακα 1 φαίνεται η κατάσταση της υποβολής στοιχείων για την περίοδο 2003-2005 ανά σύνολο δεδομένων και περιοδικότητα. Σύμφωνα με τον κανονισμό 1358/2003, τα στοιχεία για τα σύνολα δεδομένων A1 και B1 είναι μηνιαία (τα τριμηνιαία ήταν δεκτά μόνο το 2003) και τα στοιχεία για το σύνολο δεδομένων Γ1 είναι τουλάχιστον ετήσια.

⁷

Υπογράφηκε στις 26 Οκτωβρίου 2004 και εγκρίθηκε με την απόφαση της 27ης Φεβρουαρίου 2006 σχετικά με τη σύναψη της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας για τη συνεργασία στον τομέα της στατιστικής, EE L 90 της 28ης Μαρτίου 2006, σ. 1-21.

Πίνακας 1: Συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κανονισμού: υποβολή συνόλων δεδομένων ανά έτος

	2003			2004			2005		
	A1	B1	Γ1	A1	B1	Γ1	A1	B1	Γ1
Βέλγιο	M	M	Q	M	M	A/M	M	M	A/M
Τσεχική Δημοκρατία	Q	Q	Q	M/Q	M/Q	M/Q	M	M	M
Δανία	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Γερμανία	M	M	A	M	M	A	M	M	-
Εσθονία	Q	-	Q	Q	Q	Q/A	M	M	Q
Ελλάδα	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Ισπανία	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Γαλλία	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Ιρλανδία	M	-	-	M	M	A/M	M	M	A/M
Ιταλία	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Κύπρος	Q	Q	Q	M/Q	M/Q	M/Q	M	M	M
Λεττονία	M	-	Q	M	M	M/Q	M	M	M
Λιθουανία	-	A	Q	-	Q	Q	M	M	M
Λουξεμβούργο	A	-	A	A	-	-	M	-	-
Ουγγαρία	M	M	M	M	M	M	M	M	A/M
Μάλτα	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Κάτω Χώρες	M	M	A	M	M	-	M	M	-
Αυστρία	M	M	A	M	M	A	M	M	A
Πολωνία	-	-	A	M	M	A/M	M	M	A/M
Πορτογαλία	Q	Q	Q	M	M	M	M	M	M
Σλοβενία	-	-	M	M	M	M	M	M	M
Σλοβακία	Q	Q	Q	M/Q	M/Q	M/Q	M	M	M
Φινλανδία	M	M	A/M	M	M	A/M	M	M	A/M
Σουηδία	M	-	M	M	M	M	M	M	M
Ηνωμένο Βασίλειο	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Βουλγαρία	-	-	M	-	-	M	-	-	M
Ρουμανία	-	Q	Q	Q	Q	Q	M	M	M
Κροατία	-	-	-	-	-	A	-	-	A
Τουρκία	-	-	M	-	-	M	-	-	M
Ισλανδία	M	M	A/M	M	M	A/M	M	M	A/M
Νορβηγία	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Ελβετία	Q	Q	A	M	M	A	M	M	A

Επεξήγηση: M: Μηνιαία Q: Τριμηνιαία A: Ετήσια -: Δεν διατίθενται στοιχεία

Εξακολουθούν να υπάρχουν μερικά προβλήματα για ορισμένα κράτη μέλη. Τα κυριότερα ζητήματα προς επίλυση είναι η παροχή των κατάλληλων στοιχείων για τα φορτία, η υποβολή του συνόλου δεδομένων Γ1 και προβλήματα σχετικά με την ποιότητα των δεδομένων για τις πληροφορίες που αφορούν διαθέσιμες θέσεις. Ωστόσο, στις περισσότερες περιπτώσεις οι ενδιαφερόμενες χώρες εφαρμόζουν διορθωτικά μέτρα ή σχεδιάζουν να βελτιώσουν τα συστήματά τους ώστε να εξασφαλίσουν την πλήρη συμμόρφωση με τις έννομες υποχρεώσεις.

Σε ό,τι αφορά την εφαρμογή των χορηγηθεισών παρεκκλίσεων, δεν έχει διαπιστωθεί ιδιαίτερο πρόβλημα. Οι χώρες που είχαν ζητήσει παρέκκλιση άρχισαν να παρέχουν τα αναγκαία στοιχεία μετά την εκπνοή της παρέκκλισης. Μερικές χώρες μάλιστα

αποφάσισαν να μην κάνουν χρήση των παρεκκλίσεων για ολόκληρη την περίοδο που τους χορηγήθηκε και υπέβαλαν στοιχεία πριν αυτό γίνει υποχρεωτικό. Ο αριθμός των αερολιμένων που υποβάλλουν στοιχεία σε κάθε χώρα φαίνεται στον πίνακα 2.

Πίνακας 2: Συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κανονισμού: αριθμός των αερολιμένων που υποβάλλουν στοιχεία ανά σύνολο δεδομένων και έτος.

	2003			2004			2005		
	A1	B1	Γ1	A1	B1	Γ1	A1	B1	Γ1
Βέλγιο	1	1	1	2	2	5	2	2	5
Τσεχική Δημοκρατία	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Δανία	8	3	9	10	10	10	10	10	10
Γερμανία	70	69	40	68	68	40	71	71	:
Εσθονία	1	:	1	1	1	2	1	1	2
Ελλάδα	38	38	38	38	38	38	38	38	38
Ισπανία	33	33	38	33	33	39	33	33	39
Γαλλία	80	80	80	64	64	64	66	66	66
Ιρλανδία	3	:	:	3	3	11	6	6	11
Ιταλία	30	30	42	34	34	42	34	34	43
Κύπρος	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Λεττονία	1	:	2	1	1	2	1	1	2
Λιθουανία	:	1	3	:	1	3	3	3	3
Λουξεμβούργο	1	:	1	1	:	:	1	:	:
Ουγγαρία	1	1	1	1	1	1	1	1	3
Μάλτα	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Κάτω Χώρες	5	5	5	5	5	:	5	5	:
Αυστρία	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Πολωνία	:	:	12	1	1	12	1	1	10
Πορτογαλία	9	9	9	9	9	10	10	10	10
Σλοβενία	:	:	1	1	1	1	1	1	1
Σλοβακία	2	2	2	2	2	6	2	2	6
Φινλανδία	31	28	26	31	30	26	30	30	26
Σουηδία	18	:	42	18	3	42	18	3	32
Ηνωμένο Βασίλειο	47	47	60	47	47	61	48	48	61
Βουλγαρία	:	:	4	:	:	4	:	:	4
Ρουμανία	:	17	17	16	16	16	3	3	9
Κροατία	:	:	:	:	:	8	:	:	9
Τουρκία	:	:	14	:	:	15	:	:	14
Ισλανδία	1	1	24	1	1	24	1	1	24
Νορβηγία	81	54	133	81	55	137	82	52	166
Ελβετία	7	7	62	7	7	62	7	7	7

2.1.2 Το βάρος της εφαρμογής και της τακτικής υποβολής στοιχείων για τις χώρες που υποβάλλουν στοιχεία

Για την πλειονότητα των χωρών που υποβάλλουν στοιχεία, η συμμόρφωση με τον κανονισμό απαίτησε την καθιέρωση νέας διαδικασίας για τη συλλογή στοιχείων και την κατάρτιση στατιστικών. Σε άλλες χώρες χρειάστηκε να επεκταθούν ή να προσαρμοστούν οι υφιστάμενες διαδικασίες. Σε πολύ λίγες περιπτώσεις δεν ελήφθησαν ειδικά μέτρα διότι οι υπάρχουσες διαδικασίες επαρκούσαν για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις. Πρέπει να αναφερθεί ότι ο κανονισμός δεν προέβλεπε οικονομική ενίσχυση για την κάλυψη του κόστους της εφαρμογής.

Σε ό,τι αφορά την τακτική υποβολή στοιχείων, ο φόρτος εργασίας που συνεπάγεται θεωρείται αποδεκτός από τις περισσότερες χώρες που υποβάλλουν στοιχεία. Ωστόσο, σε ορισμένες χώρες η υποβολή στοιχείων αντιπροσωπεύει σοβαρό φόρτο, ιδίως για τους αερολιμένες αφού αυτοί είναι οι αρχικοί φορείς παροχής στοιχείων.

Σε ό,τι αφορά το κόστος, μια πιλοτική μελέτη που ξεκίνησε το 2006 εξ ονόματος της ομάδας εργασίας για τον προγραμματισμό και το συντονισμό του ευρωπαϊκού στατιστικού συστήματος αποκάλυψε μια πολύ ανομοιόμορφη κατάσταση σύμφωνα με την οποία το μέσο ετήσιο κόστος ανά αερολιμένα που υποβάλλει στοιχεία διαφέρει πολύ ανάλογα με τη χώρα. Σε κάποιο βαθμό αυτό αντανακλά τη διαφορετική θέση της αρμόδιας εθνικής αρχής (ΑΕΑ), η οποία είναι υπεύθυνη για την υποβολή των στοιχείων στην Eurostat, σε σχέση με τους εθνικούς φορείς παροχής στοιχείων, οι οποίοι είναι κανονικά οι αερολιμένες. Η αρμόδια εθνική αρχή μπορεί να είναι η εθνική στατιστική υπηρεσία, η αρχή της πολιτικής αεροπορίας, το υπουργείο Μεταφορών ή ακόμα και η διοίκηση του αερολιμένα στις χώρες που υποβάλλουν στοιχεία, όταν υπάρχει μόνον ένας αερολιμένας.

2.1.3 Διαδικασία συλλογής στοιχείων, κατάρτισης στατιστικών και επικύρωσης

Η διαδικασία συλλογής στοιχείων και κατάρτισης στατιστικών για τις χώρες που υποβάλλουν στοιχεία ακολουθεί την παραδοσιακή ροή πληροφοριών από τα κάτω προς τα πάνω. Γενικά, η ροή αυτή ξεκινά από τους αερολιμένες ή/και τους αντιπροσώπους επίγειας εξυπηρέτησης που εφοδιάζουν με τα στοιχεία τους οργανισμούς των αερολιμένων, κανονικά βάσει ηλεκτρονικών τυποποιημένων μηνυμάτων. Στη συνέχεια οι αερολιμένες διαβιβάζουν τα στοιχεία στην αρμόδια εθνική αρχή που καταρτίζει τις στατιστικές, επικυρώνει και διαβιβάζει τα εθνικά στοιχεία στην Eurostat.

Υπάρχουν ωστόσο και παραλλαγές αυτής της γενικής ροής. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι αερολιμένες χρησιμοποιούν τις δικές τους βάσεις δεδομένων ή πηγές για να δώσουν πληροφορίες, ιδίως για ορισμένες μεταβλητές που ζητούνται από το σύνολο Γ1, όπως είναι οι μετακινήσεις αεροσκαφών. Σε άλλες περιπτώσεις, οι αερομεταφορείς ή οι αντιπρόσωποι επίγειας εξυπηρέτησης διαβιβάζουν άμεσα τις πληροφορίες στην ΑΕΑ.

Κάθε ΑΕΑ εφαρμόζει ελέγχους επικύρωσης προτού στείλει τις πληροφορίες στην Eurostat μέσω εσωτερικών ελεγκτικών διαδικασιών ή/και χρησιμοποιώντας ένα λογισμικό προ-επικύρωσης που παρέχει η Eurostat. Οι κανόνες επικύρωσης καλύπτουν πολλές πτυχές της διαδικασίας συμπεριλαμβανομένου του μορφότυπου των στοιχείων, της κωδικοποίησης, της συνέπειας μεταξύ συνόλων δεδομένων και μεταβλητών, κ.τ.λ..

2.1.4 Μεθοδολογικά ζητήματα

Οι μεθοδολογικές ρυθμίσεις για την εκτέλεση του κανονισμού 1358/2003 έχουν διαμορφώσει ένα κοινό πλαίσιο για τη διασφάλιση μιας εναρμονισμένης συλλογής στοιχείων και της παραγωγής συγκρίσιμων αποτελεσμάτων. Κατά την υπό εξέταση περίοδο δεν έχουν αναφερθεί σημαντικά μεθοδολογικά ζητήματα.

2.2 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

2.2.1 Διαβίβαση και επικύρωση στοιχείων

Σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού 437/2003 η διαβίβαση των στοιχείων γίνεται το αργότερο εντός έξι μηνών μετά το τέλος της περιόδου παρατήρησης. Κατά την υπό εξέταση περίοδο, η συμμόρφωση με την εν λόγω προθεσμία βελτιώθηκε σημαντικά. Σε γενικές γραμμές η προθεσμία αυτή τηρείται προς το παρόν και, σε πολλές περιπτώσεις, έχει συντομευθεί σημαντικά.

Σε ό,τι αφορά τις τεχνικές ρυθμίσεις για τη διαβίβαση των στοιχείων, έχει επιτευχθεί υψηλό επίπεδο τυποποίησης. Τα στοιχεία διαβιβάζονται ηλεκτρονικά στην Eurostat και τα αρχεία έχουν την απαιτούμενη διάρθρωση και μορφότυπο. Αυτό επιτρέπει την ταχεία ενσωμάτωση των πληροφοριών στη βάση δεδομένων παραγωγής της Eurostat και ταχεία ανίχνευση των βασικών σφαλμάτων και των άγνωστων κωδικών.

Όταν μεταφερθούν τα στοιχεία στη βάση δεδομένων της Eurostat, εφαρμόζονται αναλυτικές διαδικασίες επικύρωσης ώστε να εξασφαλιστεί η ποιότητα των διαβιβαζόμενων στοιχείων. Στην επικύρωση περιλαμβάνεται η εσωτερική συνοχή των συνόλων δεδομένων, η χρονική συνέπεια, η συνέπεια μεταξύ συνόλων δεδομένων και η σύγκριση με τα αποτελέσματα για τα δρομολόγια που μοιράζονται δύο χώρες.

Το συνολικό επίπεδο της ποιότητας των στοιχείων μπορεί να θεωρηθεί υψηλό. Η διαπίστωση αυτή βασίζεται στην υλοποίηση ενός στέρεου κοινού μεθοδολογικού πλαισίου, στις προσπάθειες που καταβλήθηκαν κατά τις διαδικασίες κατάρτισης των στατιστικών και επικύρωσης των στοιχείων σε εθνικό επίπεδο, καθώς και στους επακόλουθους ελέγχους της ποιότητας που διενεργούνται στην Eurostat πριν από τη διάδοση των στοιχείων.

2.2.2 Μεθοδολογικές κατευθύνσεις

Η Eurostat συνέταξε ένα *εγχειρίδιο αναφοράς για τις στατιστικές των αερομεταφορών* με στόχο την παροχή κατευθυντήριων γραμμών προς τα κράτη μέλη και τις άλλες χώρες που υποβάλλουν στοιχεία για την εφαρμογή του κανονισμού. Το εγχειρίδιο αναφοράς ενημερώνεται τακτικά έτσι ώστε να περιλαμβάνει τις πιο πρόσφατες πληροφορίες, τεκμηρίωση ή κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τη συλλογή των εν λόγω στατιστικών.

2.2.3 Διάδοση δεδομένων

Σύμφωνα με το άρθρο 3 του κανονισμού 1358/2003, η Επιτροπή μπορεί να δημοσιοποιήσει όλα τα δεδομένα που δεν έχουν δηλωθεί ως εμπιστευτικά από τα κράτη μέλη. Στην πράξη, πολύ λίγες χώρες έχουν χρησιμοποιήσει τη ρήτρα αυτή και η μεγάλη πλειονότητα των στοιχείων που δίνονται στην Eurostat μπορούν να δημοσιοποιηθούν.

Ωστόσο, η δημοσιοποίηση των στοιχείων των αερομεταφορέων περιορίζεται σε συγκεντρωτικές τιμές για τους αδειούχους μεταφορείς της ΕΕ και εκτός ΕΕ. Η παροχή λεπτομερών πληροφοριών για τους αερομεταφορείς είναι προαιρετική και, στην πράξη, οι περιορισμοί της εμπιστευτικότητας σε εθνικό επίπεδο αποτρέπουν

πολλές χώρες από την παροχή τέτοιων στοιχείων ή την περιορίζουν σε συγκεντρωτικές τιμές.

Η Eurostat δημοσιοποιεί τα στοιχεία μέσω της βάσης διάδοσης δεδομένων στην οποία υπάρχει ελεύθερη πρόσβαση από τον ιστοχώρο της Eurostat. Λόγω περιορισμών ως προς το μέγεθος, εφαρμόζεται ένα ανώτατο όριο για τη διάδοση δεδομένων από αερολιμένα σε αερολιμένα (αεροπορικά δρομολόγια). Η Eurostat δημοσιοποιεί επίσης τις πληροφορίες αυτές μέσω ειδικών εκδόσεων όπως η σειρά *Statistics in Focus* ή δελτία τύπου που προβάλλουν τη σημασία των στοιχείων αυτών για τα ΜΜΕ και το ευρύ κοινό.

Ο πίνακας 3 περιέχει ορισμένα βασικά αριθμητικά στοιχεία για τις ευρωπαϊκές αερομεταφορές που έχουν συλλεχθεί βάσει του κανονισμού.

Πίνακας 3: Αεροπορικές μεταφορές επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου ανά χώρα: Στοιχεία του 2005 και αύξηση για την περίοδο 2003-2005.

	Επιβάτες		Εμπορεύματα και ταχυδρομείο	
	Στοιχεία του 2005	Αύξηση 2003-2005	Στοιχεία του 2005 (σε τόνους)	Αύξηση 2003-2005
Βέλγιο	17.813.943	18,0%	694.523	14,5%
Τσεχική Δημοκρατία	11.265.764	45,2%	56.259	5,7%
Δανία ²	22.172.778	14,1%	7.465	-17,0%
Γερμανία	145.977.422	20,5%	3.005.967	23,0%
Εσθονία	1.393.105	96,2%	9.739	92,8%
Ελλάδα	30.798.527	9,3%	105.502	-23,0%
Ισπανία	143.679.871	19,5%	526.125	19,6%
Γαλλία	107.955.149	12,1%	1.476.721	4,3%
Ιρλανδία	24.254.298	24,4%	89.356	114,6%
Ιταλία	87.906.423	18,9%	754.302	10,3%
Κύπρος	6.782.277	11,6%	39.220	23,3%
Λεττονία	1.872.040	165,5%	15.428	14,0%
Λιθουανία	1.434.241	98,7%	9.580	83,6%
Λουξεμβούργο	1.538.152	6,1%	624.803	3,7%
Ουγγαρία	8.048.760	60,6%	55.472	9,8%
Μάλτα	2.757.240	4,1%	16.891	2,2%
Κάτω Χώρες	46.433.037	12,8%	1.550.736	11,7%
Αυστρία	19.684.822	24,6%	181.533	41,0%
Πολωνία ¹	7.080.325	16,2%	31.130	-48,3%
Πορτογαλία	20.272.160	14,3%	129.516	4,8%
Σλοβενία ¹	1.217.167	16,3%	4.549	-27,1%
Σλοβακία	1.582.978	152,9%	4.069	-68,3%
Φινλανδία	12.348.113	17,4%	119.569	33,3%
Σουηδία	22.899.135	12,0%	:	-
Ηνωμένο Βασίλειο	204.013.386	14,7%	2.450.838	7,2%
Ευρωπαϊκή Ένωση (25¹)	705.820.750	8,5%	10.953.661	3,5%
Βουλγαρία	5.022.584	40,5%	16.845	8,5%
Ρουμανία	3.493.783	28,6%	17.980	13,5%
Κροατία ¹	3.915.666	18,7%	18.109	82,3%
Τουρκία	53.515.594	58,9%	333.511	19,5%
Ισλανδία	2.111.100	35,2%	62.969	38,7%
Νορβηγία	:	-	:	-
Ελβετία	28.876.072	12,5%	334.024	3,8%

Τα συγκεντρωτικά στοιχεία για την ΕΕ υπολογίζονται κατά τρόπο ώστε να αποφεύγεται ο διπλός υπολογισμός μεταξύ αερολιμένων-εταίρων της ΕΕ.

¹ Για λόγους σχετικών με τη διαθεσιμότητα των στοιχείων, η αύξηση υπολογίζεται μεταξύ 2004 και 2005.

² Τα στοιχεία από τη Δανία σχετικά με τη μεταφορά φορτίου δεν περιέχουν αριθμητικά στοιχεία από τα Κοβενχάγη/Καστρίπ διότι αυτά δεν είναι διαθέσιμα.

3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η αποκτηθείσα πείρα και τα αποτελέσματα από την εφαρμογή του κανονισμού 437/2003 κρίνονται σε γενικές γραμμές πολύ θετικά. Παρά το γεγονός ότι ένα παρόμοιο σύστημα λειτουργούσε πριν από την έκδοση του κανονισμού, η εργασία και οι πόροι που αφιερώθηκαν στην εκπλήρωση των έννομων υποχρεώσεων, τόσο σε εθνικό επίπεδο όσο και σε επίπεδο Eurostat, έδωσαν τη δυνατότητα να παραχθούν γρήγορα συγκρίσιμα και αξιόπιστα αποτελέσματα. Αυτό ισχύει ειδικότερα στην περίπτωση των δέκα κρατών μελών που προσχώρησαν στην ΕΕ το 2004 και τα οποία είχαν μικρή πείρα από τη συλλογή στοιχείων για τις αερομεταφορές.

Εξετάστηκαν επαρκώς τα περισσότερα από τα ζητήματα που συνδέονται με την ερμηνεία του κανονισμού, η συλλογή στοιχείων, η κατάρτιση στατιστικών, η διαβίβαση και η επικύρωση των στοιχείων. Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των διαθέσιμων πληροφοριών για το συγκεκριμένο τομέα, καθώς και μια βελτίωση ως προς την ποιότητα και την έγκαιρη παράδοση των στοιχείων. Σε ό,τι αφορά τη χρήση των στοιχείων, τα αποτελέσματα έχουν άμεση εφαρμογή στη χάραξη πολιτικής, ιδίως στη χάραξη, εφαρμογή και παρακολούθηση των πολιτικών στον τομέα των αερομεταφορών σε εθνικό επίπεδο και σε επίπεδο ΕΕ. Η διάδοση δεδομένων με διαφορετικά δημόσια μέσα έχει συμβάλει στη μεγαλύτερη προβολή όλης της διαδικασίας και στην αύξηση των ωφελειών για τους πολίτες σε σχέση με την επένδυση πόρων.

3.1 ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Βραχυπρόθεσμα οι προσπάθειες πρέπει να επικεντρωθούν στα εξής ζητήματα:

- Περαιτέρω βελτίωση της ποιότητας των στοιχείων για ορισμένες παραμέτρους. Ορισμένες χώρες που υποβάλλουν στοιχεία πρέπει να καταβάλουν περισσότερες προσπάθειες για την παροχή αξιόπιστων και συγκρίσιμων στοιχείων για τις μεταφορές εμπορευμάτων, τις πληροφορίες σχετικά με τις διαθέσιμες θέσεις ή ορισμένες παραμέτρους του συνόλου δεδομένων Γ1.
- Παροχή στοιχείων για τους αερομεταφορείς. Η παροχή στοιχείων για τους αερομεταφορείς που να διαχωρίζουν τους αερομεταφορείς της ΕΕ από αυτούς που είναι εκτός ΕΕ θα πρέπει να είναι ένας εφικτός στόχος για όλα τα κράτη μέλη χωρίς να θίγονται οι περιορισμοί περί εμπιστευτικότητας. Επιπλέον, υπό ειδικές συνθήκες όπως είναι η διαπραγμάτευση συμφωνιών για τις αερομεταφορές με τρίτες χώρες, μπορεί να χρειαστεί να καθοριστεί μια διαδικασία για την οποία η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει από τα κράτη μέλη να παρουσιάσουν λεπτομερή στοιχεία για τους αερομεταφορείς τα οποία δεν δίνονται κατά την τακτική παροχή στοιχείων.
- Η διεύρυνση της ΕΕ με την προσχώρηση της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας. Η Eurostat θα δώσει ιδιαίτερη προσοχή για να εξασφαλίσει ότι αυτά τα δύο νέα κράτη μέλη συμμορφώνονται με τη νομοθεσία της ΕΕ για τις στατιστικές για τις αερομεταφορές.

3.2 ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΟΙ ΣΤΟΙΧΟΙ

Στους μακροπρόθεσμους στόχους θα μπορούσε να περιληφθεί η επέκταση της συλλογής δεδομένων σε νέες μεταβλητές όπως: πραγματική προέλευση/τελικός προορισμός επιβατών όταν στο ταξίδι περιλαμβάνονται διαφορετικές πτήσεις (τουλάχιστον για επιβάτες που έχουν ένα μόνο εισιτήριο για ολόκληρο το ταξίδι)· εθνικότητα των εισερχόμενων επιβατών από χώρες εκτός ΕΕ· τιμή εισιτηρίου· αριθμός επιβατών σε έμμεση διέλευση (δηλ. μετεπιβιβαζόμενοι επιβάτες) ανά αερολιμένα· ή κατανομή του αριθμού των μετακινήσεων ανά περίοδο της ημέρας και ανά τεχνολογία σύμφωνα με τα πρότυπα για τα πιστοποιημένα επίπεδα θορύβου.

Οι μεταβλητές αυτές εμπίπτουν στο πεδίο μελέτης των νέων αναγκών πολιτικής και υπερβαίνουν το αντικείμενο του κανονισμού. Ωστόσο, οι χώρες που υποβάλλουν στοιχεία έχουν δηλώσει ρητώς ότι αδυνατούν να συλλέξουν τέτοιες πληροφορίες και έχουν τονίσει ότι είναι ανάγκη να δικαιολογείται πλήρως τυχόν μελλοντική επιβάρυνση από τη συλλογή στατιστικών στοιχείων για τις αερομεταφορές.

Τέλος, θα μπορούσε να εξεταστεί το ενδεχόμενο εισαγωγής δύο νέων παραμέτρων που δεν συνδέονται με απαιτήσεις για τη συλλογή νέων στοιχείων:

- Μικρή μείωση του χρόνου διαβίβασης των στοιχείων σε πέντε μήνες από τη λήξη της περιόδου παρατήρησης, όπως συμβαίνει και με τη συλλογή στατιστικών στοιχείων για άλλα μεταφορικά μέσα.
- Επέκταση της γεωγραφικής κάλυψης λόγω είτε μελλοντικής διεύρυνσης της ΕΕ ή εθελοντικής συμμετοχής τρίτων χωρών μέσω συμφωνιών συνεργασίας.