

EL

EL

EL



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 1.10.2008
COM(2008) 596 τελικό

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Κοινός αεροπορικός χώρος με τις γειτονικές χώρες έως το 2010 – Έκθεση προόδου

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Κοινός αεροπορικός χώρος με τις γειτονικές χώρες έως το 2010 – Έκθεση πρόοδου

1. **ΓΙΑ ΠΟΙΟ ΛΟΓΟ ΕΝΑΣ ΚΟΙΝΟΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΜΕ ΤΙΣ ΓΕΙΤΟΝΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ ΕΩΣ ΤΟ 2010;**
 1. Το Συμβούλιο, στα “Συμπεράσματα για τον προγραμματισμό της εξωτερικής πολιτικής αερομεταφορών της Κοινότητας”, της 27ης Ιουνίου 2005, εξέφρασε την ικανοποίησή του για την πρόοδο που έχει σημειωθεί στη δημιουργία ευρύτερου κοινού αεροπορικού χώρου (ΚΑΧ) με τις γειτονικές χώρες της ΕΕ έως το 2010.
 2. Ο ΚΑΧ εντάσσεται στους ευρύτερους στόχους της κοινοτικής πολιτικής αερομεταφορών και, από κοινού με τις αναλυτικές συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών με καίριους εταίρους της ΕΕ και τις αποκαλούμενες «οριζόντιες συμφωνίες», αποτελεί σημαντικό πυλώνα της πολιτικής αυτής. Ο ΚΑΧ λειτουργεί επίσης συμπληρωματικά και ως προς τους άλλους στόχους της ευρωπαϊκής πολιτικής γειτονίας (ΕΠΓ), μέσω των οποίων η Κοινότητα προωθεί τη σταθερότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη κατά μήκος των νοτιοανατολικών συνόρων της.
 3. Οι αποτελεσματικές μεταφορές εν γένει και οι αποτελεσματικές αεροπορικές μεταφορές ειδικότερα μπορούν να συμβάλουν σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη, την τεχνική συνεργασία και τις επαφές των λαών μεταξύ της ΕΕ και των γειτονικών της χωρών. Επιπλέον, οι συμφωνίες ΚΑΧ, επιτρέποντας την πλήρη συμμετοχή σε έναν καίριο τομέα της ενιαίας αγοράς, δίνουν το παράδειγμα και το κίνητρο για περαιτέρω οικονομική ολοκλήρωση της χώρας εταίρου με την ΕΕ.
 4. Στο πλαίσιο της προωθημένης Ένωσης για τη Μεσόγειο¹ και των ακόμη στενότερων δεσμών μεταξύ της ΕΕ και των γειτόνων της ανατολικά, ο ΚΑΧ καθίσταται ακόμη πιο ενδιαφέρων. Απώτερος στόχος είναι να δημιουργηθεί μια ενιαία πανευρωπαϊκή αγορά αερομεταφορών, η οποία θα βασίζεται σε ένα κοινό σύνολο κανόνων και θα συγκεντρώνει 60 χώρες με περίπου ένα δισεκατομμύριο κατοίκους. Το 2007 και μόνον, ταξίδεψαν περισσότεροι από 120 εκατομμύρια επιβάτες μεταξύ της ΕΕ και των γειτονικών της χωρών στην Ευρώπη, την Ανατολική Ευρώπη, την Κεντρική Ασία, τη Μεσόγειο και τη Μέση Ανατολή², ήτοι αύξηση άνω του 20% σε σύγκριση

¹ Διαδικασία της Βαρκελώνης: η Ένωση για τη Μεσόγειο δρομολογήθηκε στο Παρίσι στις 13 Ιουλίου 2008. Σκοπός είναι να αποκτήσει νέα ζωντικότητα η σύμπραξη με πιο ισόρροπη διακυβέρνηση και μεγαλύτερη προβολή (ανακοίνωση της Επιτροπής - Διαδικασία της Βαρκελώνης: Ένωση για τη Μεσόγειο, COM (2008) 319 (τελικό)).

² Αίγυπτος, Αζερμπαϊτζάν, Αλβανία, Αλγερία, Αρμενία, Βοσνία-Ερζεγοβίνη, Γεωργία, Ελβετία, Ιορδανία, Ισλανδία, Ισραήλ, Καζακστάν, Κιργισία, Κροατία, Λευκορωσία, Λίβανος, Λιβύη, Μαρόκο, Μαυροβούνιο, Δημοκρατία της Μολδαβίας, Νορβηγία, Ουζμπεκιστάν, Ουκρανία, Παλαιστίνη, Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, Ρωσία, Σερβία, Συρία, Τατζικιστάν, Τουρκία, Τουρκμενιστάν και Τυνησία, καθώς και το Κοσσυφοπέδιο βάσει του Ψηφίσματος 1244/99 του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών.

με το 2004. Αυτός ο όγκος κίνησης αντιπροσωπεύει άνω του 45% της αεροπορικής κίνησης μεταξύ της ΕΕ και τρίτων χωρών³.

5. Η ευρωπαϊκή αεροπορία αλλάζει με γρήγορους ρυθμούς, η δε ΕΕ καθίσταται ο κύριος θεσμικός και κανονιστικός μοχλός της. Το γεγονός αυτό δημιουργεί πρόσθετες ευθύνες για την Κοινότητα, η οποία πρέπει να εξασφαλίσει κατάλληλη συμμετοχή των γειτονικών χωρών. Επιπλέον, καίριες προκλήσεις όπως η διατήρηση υψηλού επιπέδου ασφάλειας πτήσεων και ασφάλειας από έκνομες ενέργειες, βελτιστοποίηση της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ΑΤΜ) ή η καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής δεν οριοθετούνται εντός των συνόρων της Κοινότητας, και οι γειτονικές χώρες πρέπει να κληθούν να συμμετάσχουν στα έργα που υλοποιεί η Κοινότητα για την αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων.
6. Ως ημερομηνία στόχο για τη δημιουργία του ΚΑΧ η Κοινότητα έχει ορίσει το 2010 και με την παρούσα ανακοίνωση η Επιτροπή κάνει τον απολογισμό της προόδου που έχει σημειωθεί μέχρι σήμερα. Από τη δρομολόγηση του ΚΑΧ αντλήθηκαν ορισμένα διδάγματα. Οι εμπειρίες αυτές πρέπει να αξιοποιηθούν για να αναβαθμισθεί η απόδοση του έργου και η περαιτέρω προώθησή του.

2. ΤΙ ΕΧΕΙ ΕΠΙΤΕΥΧΘΕΙ ΜΕΧΡΙ ΤΩΡΑ;

2.1. Ευέλικτο έργο με βάση ειδική προσέγγιση ανά χώρα

7. Ο ΚΑΧ καλύπτει χώρες με διαφορετικά χαρακτηριστικά. Μολονότι η ΕΕ επιθυμεί να αποκαταστήσει εξίσου βαθύτερες σχέσεις με όλους τους εταίρους, η ειδική προσέγγιση ανά χώρα – όπως η ΕΠΓ – προσφέρει ευελιξία και διαφοροποίηση. Υπάρχουν τόσες αντιμετώπισεις όσες είναι οι χώρες εταίροι, ανάλογα με την πολιτική κατάσταση του εταίρου, τη φιλοδοξία του όσον αφορά τις σχέσεις του με την ΕΕ, το μεταρρυθμιστικό του πρόγραμμα και τα αντίστοιχα επιτεύγματά του.
8. Η δρομολόγηση του ΚΑΧ ανάγεται στο 1993, όταν επιτεύχθηκε η πλέον προηγμένη ένταξη τρίτων χωρών στην πολιτική αερομεταφορών της ΕΕ στο πλαίσιο της συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο⁴. Έτσι, η Νορβηγία, η Ισλανδία και το Λιχτενστάιν συμμετέχουν στην ενιαία αγορά αερομεταφορών επί ίσοις όροις με τα κράτη μέλη της ΕΕ. Επίσης, με ειδική συμφωνία αεροπορικών μεταφορών επιτεύχθηκε υψηλός βαθμός ένταξης της Ελβετίας από το 2002 όταν άρχισε η λειτουργία της συμφωνίας⁵. Έκτοτε, κλήθηκαν να συμμετάσχουν στο έργο αυτό και άλλες χώρες. Σήμερα, υπάρχουν δύο κύριες ιδέες με βάση τις οποίες η ΕΕ επιζητεί την ανάπτυξη του ΚΑΧ – η ενιαία αγορά αερομεταφορών και ευρω-μεσογειακή συμφωνία αεροπορικών μεταφορών.
9. Η αρχή της ενιαίας αγοράς αερομεταφορών χρησιμοποιήθηκε με τις χώρες που έχουν ήδη ενταχθεί στο πανευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο αερομεταφορών, όπως είναι

³ Ο συνολικός αριθμός επιβατών που ταξίδεψαν αεροπορικά μεταξύ αερολιμένων εντός της ΕΕ και αερολιμένων εκτός της ΕΕ έφθασε τα 250 εκατομμύρια ήδη το 2006 (Eurostat, Statistics in Focus - Transport, 52/2008).

⁴ Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, ΕΕ L 1/1994 της 3.1.1994, σ. 3.

⁵ Συμφωνία αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας, ΕΕ L 114 της 30.04.2002, σ. 73.

τα Δυτικά Βαλκάνια, και έχουν ήδη αρχίσει την κανονιστική σύγκλιση με την ΕΕ μέσω της συμμετοχής τους σε οργανισμούς όπως ο Eurocontrol ή ο Σύνδεσμος Αεροπορικών Αρχών (JAA). Οι ρυθμίσεις με βάση αυτή την αρχή προσφέρουν πλήρη ένταξη της χώρας εταίρου στην ενιαία αγορά αερομεταφορών, συχνά πριν τη μελλοντική τους προσχώρηση στην ΕΕ. Η Επιτροπή άρχισε επίσης, με βάση την αρχή της ενιαίας αγοράς αερομεταφορών, αναλυτικές διαπραγματεύσεις για τις αερομεταφορές με την Ουκρανία.

10. Μια ευρω-μεσογειακή συμφωνία αερομεταφορών, η οποία προβλέπει υψηλό επίπεδο κανονιστικής εναρμόνισης, βαθμιαίο άνοιγμα της αγοράς και αυξημένες δυνατότητες επενδύσεων, συνήφθη με το Μαρόκο και αποτελεί σημείο αναφοράς για μελλοντικές συμφωνίες αερομεταφορών με τους εταίρους της ΕΕ στην περιοχή της Μεσογείου. Η Επιτροπή, έχοντας ήδη εξουσιοδοτηθεί από το Συμβούλιο, θα επιδιώξει στη βάση αυτού του μοντέλου αναλυτικές διαπραγματεύσεις αερομεταφορών με το Ισραήλ και την Ιορδανία. Η Επιτροπή υποστηρίζει τη δημιουργία του ΚΑΧ στην περιοχή της Μεσογείου μέσω του φιλόδοξου έργου "Euromed Aviation Project (Ευρω-μεσογειακό έργο αεροπορικών μεταφορών)", το οποίο αναπτύσσεται στο πλαίσιο του ευρω-μεσογειακού φόρουμ μεταφορών⁶ και αποβλέπει στην προσέγγιση των κανονισμών των χωρών MEDA με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς περί πολιτικής αεροπορίας, στη βελτίωση της ασφάλειας πτήσεων και της ασφάλειας από έκνομες ενέργειες στην περιοχή, και προωθεί τη συνεργασία σε θέματα ATM.
11. Η συνεργασία στον Εύξεινο Πόντο και την Κεντρική Ασία επικεντρώθηκε στην τεχνική συνδρομή και τις ανταλλαγές σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, την εξοικείωση των χωρών εταίρων με την κοινοτική νομοθεσία περί πολιτικής αεροπορίας και την βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας πτήσεων στις περιοχές αυτές. Το 2009 η Επιτροπή θα αρχίσει την παροχή πιο στοχοθετημένης συνδρομής στις χώρες αυτών των περιοχών στο πλαίσιο του έργου ασφάλεια πτήσεων και ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, προϋπολογισμού 5 εκατομμυρίων ευρώ.
12. Η Επιτροπή παρακολουθεί προσεκτικά τις εξελίξεις στη γειτονική περιοχή, όπου ορισμένες χώρες θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως πιθανές υποψήφιες να συμμετάσχουν στο μέλλον στον ΚΑΧ. Στη Μεσόγειο, οι επόμενες φυσικές υποψήφιες χώρες είναι η Τυνησία και η Αλγερία, λόγω του αξιοσημείωτου δυναμικού των αγορών τους, καθώς και των ισχυρών οικονομικών, πολιτιστικών και ιστορικών δεσμών τους με την Κοινότητα. Μεταξύ των γειτόνων της ΕΕ ανατολικά, η Επιτροπή βλέπει τη Γεωργία και τη Δημοκρατία της Μολδαβίας ως τις επόμενες πιθανές υποψήφιες χώρες – διότι και οι δύο χώρες συμμετέχουν στους πανευρωπαϊκούς αεροπορικούς οργανισμούς και συνδέονται με την ΕΕ μέσω των σχεδίων δράσης ΕΠΓ και άλλων σχετικών πρωτοβουλιών.

2.2. Η ειδική περίπτωση της Ρωσίας και της Τουρκίας

13. Με 23 και 10 εκατομμύρια επιβάτες αντίστοιχα που ταξίδεψαν αεροπορικά το 2007, η Τουρκία και η Ρωσία είναι οι σημαντικότερες αεροπορικές αγορές για την ΕΕ και παρουσιάζουν δυναμική ανάπτυξη. Ωστόσο, μέχρι σήμερα δεν υπάρχει αναλυτικό και νομικά σταθερό πλαίσιο για τις αεροπορικές συνδέσεις με αυτούς τους σημαντικούς εταίρους.

⁶ <http://www.euromedtransport.org/355.0.html>

14. Η Τουρκία, λόγω της ιδιότητάς της ως υποψήφιας για προσχώρηση χώρας και της σημασίας της ως εταίρος στις αερομεταφορές, πρέπει να συμμετάσχει πλήρως στον ΚΑΧ. Η πρόοδος όμως έχει επιβραδυνθεί έως σήμερα διότι η Τουρκία δεν αναγνωρίζει τον ολοκληρωμένο χαρακτήρα της ενιαίας αγοράς αερομεταφορών, ούτε τα συνεχιζόμενα θέματα της ασφάλειας πτήσεων στο πεδίο της ΑΤΜ. Η Επιτροπή προσδοκά ότι η κατάσταση θα έχει θετική εξέλιξη και θα συνεχίσει τον εποικοδομητικό διάλογο με την Τουρκία. Η εν λόγω πρόοδος θα ήταν επίσης εξίσου ζωτικής σημασίας για τις διαπραγματεύσεις περί μεταφορών ως μέρος των διαπραγματεύσεων προσχώρησης της Τουρκίας. Ως πρώτο βήμα, οι διμερείς συμφωνίες αερομεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και της Τουρκίας πρέπει να εναρμονισθούν με την κοινοτική νομοθεσία.
15. Η Ρωσία είναι σημαντική γειτονική χώρα της διευρυμένης ΕΕ και μεγάλη αγορά αερομεταφορών με μακρόχρονη παράδοση στην αεροναυτική. Εξαιτίας αυτών των στενών σχέσεων, χρειάζεται να διαμορφωθεί ορθό πλαίσιο συνεργασίας σε θέματα αεροπορικών μεταφορών. Ωστόσο, προϋπόθεση είναι να εφαρμόσει η Ρωσική Ομοσπονδία τη συμφωνία καταβολής δικαιωμάτων υπέρπτωσης της Σιβηρίας, το οποίο η Ρωσία επιβάλλει αντίθετα προς τη συνήθη διεθνή πρακτική. Η συμφωνία αυτή επιτεύχθηκε στη σύνοδο κορυφής ΕΕ-Ρωσίας τον Νοέμβριο του 2006 και εγκρίθηκε από τη ρωσική κυβέρνηση τον Νοέμβριο του 2007, αλλά δεν έχει ακόμη υπογραφεί. Επίσης, οι διμερείς συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ρωσίας και κρατών μελών χρειάζεται να εναρμονισθούν με την κοινοτική νομοθεσία.
- 2.3. Σημαντική πρόοδος στην εξασφάλιση νομικής βεβαιότητας για τους εμπορικούς αερομεταφορείς**
16. Σημαντική πρόοδος έχει σημειωθεί στην εναρμόνιση των διμερών αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και γειτονικών χωρών με την κοινοτική νομοθεσία. Το γεγονός αυτό δημιουργεί μεγαλύτερη ασφάλεια δικαίου για τις δραστηριότητες των αεροπορικών εταιρειών αμφοτέρων των πλευρών, χωρίς να θίγεται η ισορροπία των δικαιωμάτων μεταφοράς μεταξύ των κρατών μελών και των χωρών εταίρων.
17. Οριζόντιες συμφωνίες έχουν συμφωνηθεί με την Αλβανία, την Αρμενία, το Αζερμπαϊτζάν, τη Βοσνία-Ερζεγοβίνη, την Κροατία, την Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, τη Γεωργία, το Ισραήλ, την Ιορδανία, το Καζακστάν, την Κιργισία, τον Λίβανο, τη Δημοκρατία της Μολδαβίας, το Μαυροβούνιο, το Μαρόκο, την Ουκρανία και τη Σερβία. Επίσης, οι διμερείς συμφωνίες της Αλγερίας, της Λευκορωσίας, της Αιγύπτου, της Συρίας, του Τατζικιστάν, του Τουρκμενιστάν και του Ουζμπεκιστάν με τουλάχιστον ένα κράτος μέλος επιτρέπουν τον καθορισμό κοινοτικού μεταφορέα.

3. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ ΚΑΧ – ΔΙΔΑΓΜΑΤΑ

3.1. Μια αποδεδειγμένα επιτυχής μέθοδος

18. Μετά από περισσότερο από δύο χρόνια από την υπογραφή της συμφωνίας για τον κοινό αεροπορικό χώρο με τα Δυτικά Βαλκάνια (ECAA)⁷ και της πρώτης ευρω-μεσογειακής συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών με το Μαρόκο⁸, τα πορίσματα της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή του ΚΑΧ είναι εν γένει θετικά. Οι συμφωνίες συνέβαλαν στην ταχεία αλλαγή του τομέα των αερομεταφορών στις χώρες εταίρους και στην αύξηση του αριθμού επιβατών και των αεροπορικών εταιρειών που εκτελούν νέες γραμμές.
19. Ιδιαίτερα μεγάλη αύξηση της κίνησης παρατηρήθηκε μεταξύ της ΕΕ και του Μαρόκου. Το 2007, ταξίδεψαν περισσότεροι από 7,8 εκατομμύρια επιβάτες με βάση την πρώτη ευρω-μεσογειακή συμφωνία αεροπορικών μεταφορών· πρόκειται για αύξηση 18% σε σύγκριση με το 2006. Η αύξηση με βάση τη συμφωνία ECAA ήταν χαμηλότερη, καθώς το 2007 ταξίδεψαν περισσότεροι από 6,6 εκατομ. επιβάτες μεταξύ της ΕΕ και των χωρών των Δυτικών Βαλκανίων (αύξηση 5% σε σύγκριση με τα στοιχεία του 2006).
20. Η πρόοδος εφαρμογής παρακολουθείται τακτικά από τις αντίστοιχες Μεικτές Επιτροπές, οι οποίες αποδείχθηκαν πολύ χρήσιμες στις περιοδικές επανεξετάσεις των συμφωνιών και στη διευκόλυνση των δραστηριοτήτων με την αντιμετώπιση των πρακτικών δυσχερειών που προκύπτουν κατά καιρούς για τους εμπορικούς αερομεταφορείς. Ορισμένοι εταίροι των Δυτικών Βαλκανίων, όπως και το Μαρόκο, θα είναι σε θέση να ολοκληρώσουν την πρώτη μεταβατική φάση με βάση τις αντίστοιχες συμφωνίες τους το 2009.

3.2. Προγραμματισμός με δύο άξονες: άνοιγμα της αγοράς και κανονιστική εναρμόνιση

21. Η κοινοτική πολιτική αερομεταφορών έναντι των χωρών εταίρων στηρίζεται σε έναν προγραμματισμό με δύο άξονες, ήτοι η δημιουργία νέων ευκαιριών στην αγορά και η εξασφάλιση εναρμονισμένου κανονιστικού περιβάλλοντος. Όπως έχει ήδη τονίσει η Επιτροπή⁹, ο προγραμματισμός με δύο άξονες δεν είναι απλώς ένα θεωρητικό μοντέλο, αλλά μια πρακτική δομή που επιτρέπει την προσαρμογή των συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών στις ιδιαιτερότητες κάθε περίπτωσης. Αυτό σημαίνει ότι, όταν πρόκειται για εταίρους με ώριμες αγορές και σταθερά κανονιστικά πλαίσια, η προσέγγιση της Κοινότητας χρειάζεται να διαφοροποιείται από εκείνη έναντι μιας χώρας με μεγάλες δυνατότητες, η οποία όμως είναι ακόμη σε μεταβατική φάση και δεν έχει ώριμο κανονιστικό και επιχειρηματικό περιβάλλον.
22. Οι εταίροι ΚΑΧ έχουν μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης και οι αεροπορικές μεταφορές μπορούν να διαδραματίσουν καταλυτικό ρόλο στην ελευθέρωση αυτών των δυνατοτήτων. Ωστόσο, αυτό είναι δυνατόν μόνον κατά περίπτωση, και μετά από προσεκτική εκτίμηση ορισμένων παραγόντων, όπως η ωριμότητα της αγοράς, το επίπεδο των φιλοδοξιών της συγκεκριμένης χώρας, το επίπεδο εναρμόνισης με τους

⁷ EE L 285/2006 σ. 3 της 16/10/2006

⁸ EE L 386/2006 σ. 57 της 29.12.2006

⁹ Προγραμματισμός της εξωτερικής πολιτικής αερομεταφορών της Κοινότητας, COM(2005) 79 τελικό.

κανονισμούς και τα πρότυπα της ΕΕ, καθώς και ανάλογα με τα ειδικά συμφέροντα της Κοινότητας και των κρατών μελών της. Η πιο λογική προσέγγιση σε πολλές περιπτώσεις είναι η σταδιακή προσέγγιση με σαφώς καθορισμένες μεταβατικές ρυθμίσεις.

23. Η αποτελεσματική και ταχεία εφαρμογή του αεροπορικού κεκτημένου και η αρμονική επιβολή του στον ΚΑΧ παραμένει βασική πρόκληση για τις περισσότερες χώρες εταίρους και την Κοινότητα. Αυτό απορρέει κυρίως από το γεγονός ότι η κοινοτική νομοθεσία περί αεροπορικών μεταφορών πρέπει να ενσωματωθεί στα εσωτερικά νομικά συστήματα των εταίρων χωρών, ενώ για τα κράτη μέλη της ΕΕ το κύριο μέρος των νομοθετημάτων αυτών ισχύει και εφαρμόζεται άμεσα. Αυτό απαιτεί όχι μόνον τεχνική συνδρομή προς τις χώρες εταίρους αλλά και αποτελεσματικούς και καινοτόμους μηχανισμούς στις συμφωνίες ΚΑΧ, με τους οποίους να υποστηρίζεται η διαδικασία εφαρμογής, να επιτρέπεται η παρακολούθηση της σημειούμενης προόδου και η λήψη εκτελεστικών μέτρων σε περίπτωση μη συμμόρφωσης, εφόσον χρειάζεται.

3.3. Προς την υποπεριφερειακή ολοκλήρωση με πιο μακροπρόθεσμο ορίζοντα

24. Η Κοινότητα δεν φιλοδοξεί να περιορισθεί στην ανάπτυξη ενός δικτύου διαφόρων σχέσεων με τις γειτονικές χώρες, καθώς το αμάλγαμα πολυμερών και διμερών ρυθμίσεων θα μπορούσε ενδεχομένως να οδηγήσει σε διαφορετικά δικαιώματα και υποχρεώσεις στον ΚΑΧ και, κυρίως, μεταξύ των ιδίων των χωρών εταίρων, με αποτέλεσμα να περιορισθούν οι ευκαιρίες τους για μεγαλύτερη υποπεριφερειακή ολοκλήρωση.
25. Κρίνεται επομένως σκόπιμο, λαμβανομένων υπόψη των ιδιαιτεροτήτων και των ευαισθησιών κάθε συγκεκριμένης περίπτωσης, οι διαπραγματεύσεις με τις γειτονικές χώρες να οδηγήσουν σε ορισμένο βαθμό συνοχής. Πιο μακροπρόθεσμα και ειδικά όταν η κρίσιμη μάζα των χωρών της ίδιας περιοχής θα έχει ολοκληρώσει πλήρως τη διαδικασία κανονιστικής εναρμόνισής της, θα μπορούσαν να συγχωνευθούν οι μεμονωμένες συμφωνίες μεταξύ των χωρών αυτών και της Κοινότητας. Κατ'αυτόν τον τρόπο θα μπορούσε να περιορισθεί ο κατακερματισμός του ΚΑΧ και η διαφοροποίηση δικαιωμάτων, υποχρεώσεων και εμπορικών ευκαιριών μεταξύ των εμπλεκόμενων πλευρών. Προς το σκοπό αυτό, η Κοινότητα πρέπει να προτείνει συνεχώς στις χώρες εταίρους ειδικές ρήτρες, οι οποίες να προσφέρουν τη δυνατότητα αυτής της επέκτασης, όπως συνέβη με τις συμφωνίες με τα Δυτικά Βαλκάνια και το Μαρόκο.

3.4. Μεγαλύτερη συμμετοχή των γειτονικών χωρών στο θεσμικό και επιχειρησιακό πλαίσιο της ΕΕ

26. Το πανευρωπαϊκό τοπίο στις αερομεταφορές και ο ρόλος των αεροπορικών οργανισμών στην Ευρώπη αλλάζουν. Η ομάδα υψηλού επιπέδου για το μελλοντικό κανονιστικό πλαίσιο για τις αερομεταφορές καλεί την ΕΕ να καταστεί ο κύριος φορέας για την προώθηση του κανονιστικού προγραμματισμού στις ευρωπαϊκές

αερομεταφορές και την ενίσχυση των σχέσεων με τις ευρωπαϊκές χώρες μη μέλη της ΕΕ¹⁰.

27. Ο ΚΑΧ και οι μεικτές επιτροπές που διαχειρίζονται τις συμφωνίες αποδείχθηκαν καθοριστικής σημασίας στην αύξηση της προδραστικής επικοινωνίας μεταξύ της ΕΕ και των χωρών εταίρων. Ωστόσο, για να εξασφαλισθεί πραγματική πανευρωπαϊκή "κυριότητα" του ΚΑΧ σε αυτό το συνεχώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον, η Κοινότητα πρέπει να μεριμνήσει για τη μεγαλύτερη συμμετοχή των χωρών εταίρων στο θεσμικό της ή/και το επιχειρησιακό της πλαίσιο.
 28. Η Επιτροπή, έχοντας πλήρη επίγνωση των νομικών και θεσμικών περιορισμών που απορρέουν από τη συνθήκη ΕΚ και το παράγωγο κοινοτικό δίκαιο, πιστεύει ότι η ΕΕ πρέπει να ακολουθήσει συνεκτική προσέγγιση στο θέμα της συμμετοχής των χωρών εταίρων με την ιδιότητα του παρατηρητή στο θεσμικό πλαίσιο της ΕΕ για τις αερομεταφορές ή της στενότερης συμμετοχής τους στα κοινοτικά προγράμματα για τις αερομεταφορές ή/και στις επιχειρησιακές πρωτοβουλίες, όταν πληρούνται οι προϋποθέσεις. Δύο είναι τα πεδία που χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής εν προκειμένω, η ασφάλεια πτήσεων και η ΑΤΜ.
- 3.4.1. *Εξασφάλιση της πανευρωπαϊκής διάστασης της ασφάλειας πτήσεων*
29. Η ασφάλεια πτήσεων παραμένει μείζων προτεραιότητα στις σχέσεις με ορισμένες γειτονικές χώρες και η ενίσχυση των εθνικών εποπτικών εργασιών πρέπει να συνεχισθεί ώστε να αποκτήσει την κατάλληλη προτεραιότητα. Είναι προφανές ότι όλοι οι εταίροι που συνδέονται με την ΕΕ στον ΚΑΧ χρειάζεται να αποδείξουν ότι μπορούν να συμμορφωθούν τουλάχιστον με τα πρότυπα του ΔΟΠΑ και στη βάση αυτή να εφαρμόσουν σταδιακά αυστηρότερες απαιτήσεις, όπως προβλέπεται στις αντίστοιχες συμφωνίες ΚΑΧ.
 30. Η επέκταση των αρμοδιοτήτων του EASA και η απόφαση της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας να κλείσει τον Σύνδεσμο Αεροπορικών Αρχών (JAA) στα μέσα του 2009 απαιτούν την εξεύρεση κατάλληλων λύσεων ώστε να διατηρηθεί η πανευρωπαϊκή διάσταση της ασφάλειας πτήσεων. Ο ΚΑΧ προσφέρει την πιο συνεκτική απάντηση στο θέμα αυτό, διότι καθιστά εφικτή τη συνεργασία των ευρωπαϊκών χωρών μη μελών της ΕΕ με τον EASA και τη στενότερη σύνδεσή τους με το σύστημα ασφάλειας πτήσεων της ΕΕ. Ωστόσο, η συνεργασία αυτή διαφέρει από τη συνεργασία στον JAA, καθώς ο EASA δεν είναι μια ένωση ρυθμιστικών φορέων αλλά ένας ειδικευμένος φορέας της ΕΕ που στηρίζει τον κοινοτικό νομοθέτη και εκτελεί ορισμένες εργασίες εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων.
 31. Οι ευρωπαϊκές χώρες μη μέλη της ΕΕ, οι οποίες έχουν υπογράψει τη σύμβαση του Σικάγου και έχουν συνάψει συμφωνίες με την Κοινότητα και υιοθετούν ως εκ τούτου και εφαρμόζουν τον βασικό κανονισμό και τους αντίστοιχους εκτελεστικούς κανονισμούς, μπορούν να συμμετέχουν στο έργο του EASA, καθώς και στο Διοικητικό του Συμβούλιο χωρίς δικαίωμα ψήφου. Οι χώρες εταίροι μπορούν επίσης

¹⁰ Ομάδα υψηλού επιπέδου για το μελλοντικό κανονιστικό πλαίσιο για τις αεροπορικές μεταφορές, 2007: "A framework for driving performance improvement (Eνα πλαίσιο για την προώθηση της βελτίωσης των επιδόσεων)".

να συνεργάζονται με την Κοινότητα με την υπογραφή ρυθμίσεων εργασίας με τον EASA ή να συνάπτουν συμφωνίες αμοιβαίας αναγνώρισης με την Κοινότητα.

3.4.2. Δημιουργία Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (EEO) πέραν των συνόρων της ΕΕ

32. Η δημιουργία της ενιαίας αγοράς αερομεταφορών στη δεκαετία του '90 και η συνεπακόλουθη κατακόρυφη άνοδος της κίνησης στην Ευρώπη δεν συνοδεύθηκε από τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων ATM. Επίσης, η ATM στην Ευρώπη εξακολουθεί να χαρακτηρίζεται από μεγάλο κατακερματισμό, ο οποίος επιμηκύνει άσκοπα τις πτήσεις και οδηγεί σε πρόσθετο κόστος για τους χρήστες του εναερίου χώρου και σε αρνητικές επιπτώσεις για το περιβάλλον. Για να αντιμετωπιστούν οι ελλείψεις αυτές, η Επιτροπή παρουσίασε τώρα δεύτερη δέσμη νομοθετικών μέτρων για να επισπεύσει την ολοκλήρωση του EEO και την ανάπτυξη του συστήματος ATM νέας γενιάς με βάση το SESAR¹¹.
33. Η ομαλή λειτουργία του συστήματος ATM δεν πρέπει να έχει ως όρια τα σύνορα της Κοινότητας. Για να αποφευχθεί η συμφόρηση, να προωθηθεί η διαλειτουργικότητα και να αυξηθεί η ασφάλεια πτήσεων και η περιβαλλοντική απόδοση, οι γειτονικές χώρες πρέπει να συνδεθούν κατάλληλα. Σήμερα, μέσω του KAX, συμμετέχουν ήδη 38 χώρες στη δημιουργία του EEO και στις επιχειρησιακές πρωτοβουλίες της ΕΕ για την ATM, καθώς και στη διαμόρφωση λειτουργικών τμημάτων του εναερίου χώρου. Όλοι οι εταίροι ECAA και η Ελβετία συμμετέχουν επίσης στις εργασίες της επιτροπής ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού με την ιδιότητα του παρατηρητή. Τον Απρίλιο του 2008 δρομολογήθηκε πρόγραμμα ISIS για να υποστηριχθεί η εφαρμογή της νομοθεσίας περί EEO στη Νοτιοανατολική Ευρώπη, όπως προέβλεπε η συμφωνία ECAA¹². Είναι προς το συμφέρον της Κοινότητας να επεκτείνει περαιτέρω τον EEO στις γειτονικές χώρες και προς το σκοπό αυτό ο KAX φαίνεται εύλογο μέσο. Για να εξασφαλισθεί κατάλληλη συμμετοχή των χωρών εταίρων στο έργο αυτό, πρέπει επίσης να συνδεθούν αναλόγως με το θεσμικό της ή/και το επιχειρησιακό της πλαίσιο.
34. Επίσης, για να εξασφαλισθεί ότι οι γειτονικές χώρες θα ωφεληθούν από τον εκσυγχρονισμό της ATM, πρέπει να επιτραπεί η συμμετοχή τους στο SESAR. Πιο μακροπρόθεσμα, αυτό σημαίνει ότι θα είναι δυνατόν να εφαρμόζονται οι υπερσύγχρονες τεχνολογίες και επιχειρησιακές ιδέες ATM στις χώρες εταίρους και να εξασφαλισθεί έτσι ένα αδιάλειπτο σύστημα ATM που θα υπερβαίνει τα σύνορα της ΕΕ. Οι επιχειρήσεις τρίτων χωρών που έχουν υπογράψει τουλάχιστον μια συμφωνία αεροπορικών μεταφορών με την ΕΕ μπορούν ήδη να υποβάλουν αίτηση για να καταστούν μέλη της κοινής επιχείρησης SESAR.

3.5. Βιώσιμη ανάπτυξη του κοινού αεροπορικού χώρου

35. Η αεροπορία έχει επιπτώσεις στο περιβάλλον τόσο σε επίπεδο πλανητικό όσο και τοπικό, καθώς και διασυνοριακό. Σε τοπικό επίπεδο, οι πτητικές λειτουργίες των αεροσκαφών δημιουργούν θόρυβο και ατμοσφαιρική ρύπανση και, σε πλανητικό

¹¹ Ανακοίνωση της Επιτροπής: Ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός II: πιο βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές βελτιωμένων επιδόσεων, COM(2008) 389 τελικό.

¹² Η υλοποίηση του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού στη Νοτιοανατολική Ευρώπη προκύπτει από την προηγούμενη πρωτοβουλία EEO, την FABA (South East Europe Functional Airspace Block Approach), η οποία ως εκ τούτου σταμάτησε.

επίπεδο, οι εκπομπές από τις αερομεταφορές συμβάλλουν στην κλιματική αλλαγή. Μολονότι σήμερα η αεροπορία ευθύνεται μόνον με κάποια ποσοστά εκπομπών θερμοκηπιακών αερίων, η ποσότητα αυτών των εκπομπών αυξάνεται με ταχείς ρυθμούς σε πολλές χώρες και προβλέπεται ότι θα συνεχίσουν να αυξάνονται στο μέλλον. Εάν δεν ληφθούν μέτρα, η αύξηση αυτή θα υπονομεύσει τις προσπάθειες που καταβάλλονται σε άλλους τομείς για τη μείωση των εκπομπών.

36. Η ΕΕ έχει προτείνει αναλυτική προσέγγιση για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων της αεροπορίας στο κλίμα, με βάση την οποία προβλέπεται η συνέχιση των προσπαθειών στον τομέα της ΑΤΜ και μεγαλύτερες επενδύσεις στην έρευνα για οικολογικότερες τεχνολογίες. Ωστόσο, αυτά τα μέτρα και μόνον δεν θα αρκούν για να αντισταθμισθεί η αύξηση των εκπομπών της εναέριας κυκλοφορίας. Για το λόγο αυτό, η αεροπορία θα περιληφθεί στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας (ETS). Μια πολιτική συμφωνία επί της νομοθεσίας επιτεύχθηκε πρόσφατα από το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.
37. Είναι σημαντική η συνεργασία με τις τρίτες χώρες για να διευκολυνθεί η βιώσιμη ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών και να εξασφαλισθεί ότι θα ληφθούν αποτελεσματικά μέτρα για να αντιμετωπισθούν οι επιπτώσεις της αεροπορίας στο περιβάλλον. Οι συμφωνίες ΚΑΧ πρέπει να περιέχουν κατάλληλες διατάξεις προς το σκοπό αυτό και να ενθαρρύνουν τις χώρες εταίρους να λάβουν αποτελεσματικά μέτρα ώστε να αντιμετωπισθούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις της αεροπορίας, όπως η καθιέρωση ETS ή ισοδύναμων μέτρων.

3.6. Ανάγκη στήριξης και καθορισμός σαφούς προτεραιότητας στην παροχή τεχνικής συνδρομής

38. Η εναρμόνιση με τα πρότυπα της ΕΕ δεν είναι ίσως εύκολη υπόθεση. Μπορεί να συνεπάγεται αναλυτική επανεξέταση του πρωτογενούς δικαίου και ειδικούς κανονισμούς λειτουργίας, ανάπτυξη νέων εποπτικών μέσων της ασφάλειας πτήσεων, εκπαίδευση του προσωπικού ή ακόμη οργανωτικές αλλαγές, όπως ο διαχωρισμός της παροχής υπηρεσιών από την εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων ή την ίδρυση ανεξάρτητου φορέα διερεύνησης των ατυχημάτων.
39. Οι μεταρρυθμίσεις απαιτούν κατάλληλο επίπεδο εμπειρογνωμοσύνης και ικανότητας από τις χώρες εταίρους. Σύνηθες εμπόδιο εν προκειμένω είναι ίσως η ανυπαρξία κατάλληλο φορέα εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων ή οι ελλείψεις σε ειδικευμένο τεχνικό προσωπικό. Οι ελλείψεις αυτές, στις περισσότερες περιπτώσεις, οφείλονται στους ανεπαρκείς πόρους των εθνικών υπηρεσιών πολιτικής αεροπορίας.
40. Πέραν της παροχής εμπειρογνωμοσύνης και τεχνικής συνδρομής, το θέμα της ανεπάρκειας σε διοικητικό δυναμικό και της έλλειψης πόρων είναι δυνατόν να αντιμετωπισθεί με τη στενότερη συνεργασία και την από κοινού αξιοποίηση των πόρων. Αυτό δεν σημαίνει κατ'ανάγκη ότι χρειάζεται ίδρυση ανεξάρτητου φορέα ή παραίτηση από την εθνική κυριαρχία. Η από κοινού αξιοποίηση εμπειρογνομόνων ή των εποπτικών δραστηριοτήτων μπορεί να συμβάλει σημαντικά στην αποφυγή επανάληψης των προσπαθειών και στην επίτευξη οικονομιών κλίμακας. Στον τομέα της ΑΤΜ επί παραδείγματι, η συνεργασία του είδους αυτού είναι δυνατόν να επιδιωχθεί αποτελεσματικά με την αρχή σχεδιασμού των λειτουργικών τμημάτων

εναερίου χώρου. Η διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων είναι ένα άλλο πεδίο, στο οποίο η συνεργασία μεταξύ αρχών μπορεί να αποβεί πολύ επωφελής.

41. Η Επιτροπή παρέχει τεχνική συνδρομή σε όλες τις χώρες που συμμετέχουν στον ΚΑΧ. Ειδικό πρόγραμμα αδελφοποίησης στον τομέα της ασφάλειας πτήσεων, προϋπολογισμού 1 εκατ. ευρώ, προβλέπεται για την Ουκρανία. Το έργο "Euromed Aviation Project" που προαναφέρθηκε, προϋπολογισμού 5 εκατ. ευρώ, δρομολογήθηκε με σκοπό τη στοχοθετημένη παροχή τεχνικής συνδρομής προς τους εταίρους της Μεσογείου μέχρι το 2011. Μέσω του προγράμματος ISIS παρέχεται στήριξη στις χώρες των Δυτικών Βαλκανίων για την εφαρμογή της νομοθεσίας ΕΕΟ με βάση τη συμφωνία ECAA. Με το έργο EASA – CARDS, προϋπολογισμού 0,5 εκατ. ευρώ, το οποίο υλοποιήθηκε το 2008, θεσπίστηκαν σχέδια σύγκλισης για την εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ περί ασφάλειας πτήσεων στα Δυτικά Βαλκάνια και προβλέπεται περαιτέρω συνδρομή στην περιοχή. Η Επιτροπή βοηθά επίσης τις γειτονικές χώρες στη σύνταξη νομοθεσίας περί αερομεταφορών και οργανώνει συναντήσεις εμπειρογνομόνων και επισκέψεις εκπαιδευτικού χαρακτήρα.
42. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να παρέχει τεχνική συνδρομή στις χώρες εταίρους και να ενθαρρύνει την από κοινού αξιοποίηση των πόρων, προκειμένου να εξασφαλίσει τη βέλτιστη εκμετάλλευσή τους. Στις συμφωνίες ΚΑΧ, είναι δυνατόν να προβλεφθούν ειδικές διατάξεις, οι οποίες θα έχουν ως αντικείμενο τις προτεραιότητες στην παροχή τεχνικής συνδρομής και θα αναφέρουν τα διαθέσιμα κονδύλια ή μέσα. Η από κοινού αξιοποίηση, ως εξαιρετικά αποτελεσματικό μέσο για τη δημιουργία ικανοτήτων με τη συμμετοχή εμπειρογνομόνων αεροπορίας από τα κράτη μέλη, πρέπει να θεωρείται σημαντικό εργαλείο στη στήριξη των αεροπορικών διοικήσεων των γειτονικών χωρών που πρέπει να εφαρμόσουν την κοινοτική νομοθεσία.
43. Είναι επίσης αναγκαία η εντατικότερη ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ της Επιτροπής, των κρατών μελών και των χρηματοδοτικών ιδρυμάτων προκειμένου να εξασφαλισθεί, για την υποστήριξη του ΚΑΧ, καλύτερος συντονισμός στην παροχή τεχνικής συνδρομής στις γειτονικές χώρες.

3.7. Ταχεία εφαρμογή των συμφωνιών ΚΑΧ

44. Η συμφωνία ECAA με τα Δυτικά Βαλκάνια υπογράφηκε τον Ιούνιο του 2006. Ενώ όλες οι χώρες εταίροι των Δυτικών Βαλκανίων εκτός από μία έχουν ολοκληρώσει τις διαδικασίες κύρωσης, δύο και πλέον χρόνια μετά την υπογραφή της η συμφωνία ECAA έχει κυρωθεί μόνον από 14 κράτη μέλη. Το ίδιο συμβαίνει και με την ευρω-μεσογειακή συμφωνία με το Μαρόκο, η οποία, αν και υπογράφηκε τον Δεκέμβριο του 2006 και έκτοτε εφαρμόζεται προσωρινά, έχει κυρωθεί μέχρι στιγμής μόνον από 13 κράτη μέλη.
45. Είναι σημαντικό πλέον τα κράτη μέλη να επισπεύσουν τη διαδικασία κύρωσης των συμφωνιών, έτσι ώστε να αποδειχθεί η πολιτική δέσμευση της Κοινότητας στο έργο ΚΑΧ. Το θέμα της ταχείας εφαρμογής των συμφωνιών ΚΑΧ θα μπορούσε να λυθεί στο μέλλον εάν οι συμφωνίες αυτές συνάπτονται ως κοινοτικές συμφωνίες με βάση το άρθρο 80 της συνθήκης ΕΚ και όχι ως «μεικτές» συμφωνίες. Ειδάλλως, πρέπει να προτείνεται στις εταίρους χώρες προσωρινή εφαρμογή με έναρξη μια συγκεκριμένη ημερομηνία, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η ταχεία εφαρμογή των συμφωνιών.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

46. Σημαντική πρόοδος έχει σημειωθεί στην επιδίωξη του στόχου για ευρύτερο ΚΑΧ. Μολονότι ο στόχος αυτός δημιουργεί προκλήσεις, και πιθανόν το έργο δεν θα καταστεί δυνατόν να ολοκληρωθεί έως το 2010 όπως αναμένει το Συμβούλιο, πρέπει να αρχίσουν ή να ολοκληρωθούν έως τα τέλη της δεκαετίας οι διαπραγματεύσεις με τις περισσότερες χώρες εταίρους της Ανατολικής και της Νοτίου Μεσογείου. Χρειάζονται πάντως μεγαλύτερες προσπάθειες για να εξασφαλισθεί αποτελεσματική εφαρμογή του αεροπορικού κεκτημένου της ΕΕ από τις χώρες εταίρους και εναρμονισμένη επιβολή των διατάξεων αυτών σε όλον τον ΚΑΧ.
47. Η Επιτροπή θα συνεχίσει την ανάπτυξη του ΚΑΧ, τόσο με τη στενή παρακολούθηση της εφαρμογής των κείμενων συμφωνιών, όπως εκτίθεται στην παρούσα ανακοίνωση, όσο και με τον προσδιορισμό των επόμενων εν δυνάμει χωρών εταίρων για συμμετοχή στο έργο. Εν προκειμένω, η Επιτροπή προτείνει στα κράτη μέλη, στη συνοδευτική ανακοίνωση, να αρχίσουν διεξοδικές διαπραγματεύσεις για τις αεροπορικές μεταφορές με την Τυνησία, και θα εκτιμήσει αναλυτικά την προστιθεμένη αξία της έναρξης διαπραγματεύσεων με την Αλγερία, τη Γεωργία και τη Δημοκρατία της Μολδαβίας, προκειμένου να υποβάλει προτάσεις στο Συμβούλιο τους επόμενους μήνες.

Κίνηση μεταξύ της ΕΕ και των γειτονικών περιοχών ΚΕΧ (εκατομμύρια επιβάτες που ταξίδεψαν αεροπορικά)¹³

	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Δυτικά Βαλκάνια	6,6	6,3	5,5	4,6	3,8	3,2	3,1	2,4
Βόρειος Αφρική	30	28	26	24	19	18	21	19
Εγγύς και Μέση Ανατολή	7,3	7	7,2	6,9	5,8	5,2	6,6	6,9
Ευρωπαϊκές Δημοκρατίες ΚΑΚ	3,9	3,5	3,3	2,7	1,9	1,5	1,4	1,1
Δημοκρατίες ΚΑΚ της Κεντρικής Ασίας	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,5	0,5	0,5
ΕΟΧ/ΕΖΕΣ	39	38	34	31	27	25	28	26
Τουρκία	23	21	24	21	17	18	17	14
Ρωσία	9,8	9,1	8,2	7,5	6,4	5,2	5,4	4
ΣΥΝΟΛΟ ΕΕ – ΚΕΧ	120,3	113,6	108,9	98,4	81,5	76,6	83	73,9

¹³ Γεω-ονοματολογία χρησιμοποιούμενη μόνον στη συγκεκριμένη στατιστική ανάλυση.