



EURÓPAI BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2011.5.2.
COM(2011) 240 végleges

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE

A Moldovai Köztársasággal közös légtér kialakításáról

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE

A Moldovai Köztársasággal közös légtér kialakításáról

1. BEVEZETÉS

A „Közösség légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitikája cselekvési programjának kidolgozásáról” című 2005. évi közleményében¹ a Bizottság hangsúlyozta a keleti és déli szomszédokkal létrehozandó közös légtér fontosságát. A közös légtér végső célja egy közös szabályokra épülő, nagy kiterjedésű, nyílt légi közlekedési piac létrehozása. Az Európai Unió Tanácsa 2005 júniusi ülésén támogatta ezt a célkitűzést, és üdvözölte az EU-val szomszédos országok ezen keretek közé való bevonása érdekében eddig tett lépéseket².

„Közös légtér a szomszédos országokkal 2010-re” című 2008. évi közleményében³ a Bizottság megvizsgálta e folyamat végrehajtását, és arra a következtetésre jutott, hogy az kedvező eredményeket hozott, így célszerű folytatni.

Az Európai Unió 2004-es és 2007-es bővítése tovább erősítette az EU és annak keleti és déli szomszédai közötti kölcsönös egymásrataltságot. 2006 júniusában az EU és tagállamai közös európai légtérrel szóló megállapodást kötöttek a nyugat-balkáni országokkal, 2006 decemberében pedig Marokkóval került aláírásra az első euro-mediterrán légi közlekedési megállapodás. 2010 decemberében közös légtérrel szóló megállapodást írtak alá Grúziával és Jordániával, jelenleg pedig hasonló megállapodásokra irányuló tárgyalások vannak folyamatban Ukrajnával, Libanonnal, Tunéziával és Izraellel.

A tágabb közös légtér létrehozása számos tekintetben előnyökkel jár. Többek között

- integrált légi közlekedési piac kialakítása és az érintett országok közötti közlekedési összeköttetések fejlesztése révén hozzájárul az európai szomszédságpolitika végrehajtásához;
- elősegíti azon országok gazdasági fejlődését, amelyek eséllyel válhatnak az Európai Unió tagjaivá;
- előmozdítja a magas szintű európai légi közlekedési előírások térnyerését, és ezáltal a légiközlekedés-biztonság és -védelem magas színvonalának fenntartását a régióban;
- elősegíti az illetékes hatóságok közötti intézményi együttműködést olyan kérdésekben, mint a légi közlekedés biztonsága;

¹ COM (2005) 79 végleges (2005. március 11.).

² Az Európai Unió Tanácsa 2005. június 27-én tartott ülése: „A Közösség légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitikája cselekvési programjának kidolgozásáról”.

³ COM (2008) 596 végleges (2008. október 1.).

- a kibővült piac szabályozására szolgáló koherens szabályozási keret megteremtése révén támogatja a közlekedési ágazat egészének további fejlődését.

E közlemény az EU és a Moldovai Köztársaság (a továbbiakban: Moldova) között fennálló légi közlekedési kapcsolatok kérdésével foglalkozik. Tekintettel Moldova földrajzi elhelyezkedésére, az ország és az EU közötti jó légi közlekedési összeköttetés alapvető fontosságú.

2010 áprilisában a moldovai kormány jelezte, hogy az EU és Moldova közötti közös légtérrel szóló megállapodás megkötése céljából tárgyalásokat kíván kezdeményezni. Ennek nyomán a Bizottság szolgálatai értékelték a moldovai légi közlekedési ágazat és a kapcsolódó felügyeleti struktúra jelenlegi helyzetét, továbbá gazdasági elemzés készült a megállapodás megkötésének lehetséges hatásairól.

Az elvégzett munkára támaszkodva – amelynek főbb megállapításait e közlemény tartalmazza – a Bizottság azt ajánlja a Tanácsnak, hogy hatalmazza fel a Bizottságot közös légtérrel szóló átfogó megállapodás megtárgyalására Moldovával. Az EU és más szomszédos országokkal kötött hasonló megállapodások logikáját követve a megállapodásnak a piac fokozatos megnyitására, és ezzel párhuzamosan a szabályozási kérdésekben való együttműködésre és a fokozatos harmonizációra kell épülnie. A megállapodásban kiemelt helyen kezelendő kérdések közé tartozik a szabad piaci hozzáférés, a letelepedés szabadsága, az egyenlő versenyfeltételek, valamint a légi közlekedés biztonságára és védelmére, továbbá a légiforgalmi szolgáltatásra, a társadalmi és környezetvédelmi kérdésekre vonatkozó közös szabályok.

2. AZ EU ÉS MOLDOVA KÖZÖTTI POLITIKAI KAPCSOLATOK

Az elmúlt évtizedben az EU és Moldova között szoros kapcsolat jött létre:

- Az EU és Moldova közötti partnerségi és együttműködési megállapodást 1994-ben írták alá és 1998-ban lépett hatályba⁴. A megállapodás számos kérdésre, így többek között a kereskedelemre, a gazdasági együttműködésre és a jogszabályok közelítésére is kiterjed. A jogszabályok közelítéséről szóló rendelkezések (a partnerségi és együttműködési megállapodás 50. cikke) értelmében Moldova törekszik arra, hogy jogszabályait (többek között a közlekedési ágazat vonatkozásában) fokozatosan összeegyeztethetővé tegye az európai uniós vívmányokkal. A partnerségi és együttműködési megállapodás 62. cikke kiemelten foglalkozik a közlekedési ágazattal, valamint annak fontosságával, hogy Moldova átalakítsa és korszerűsítse közlekedési rendszereit, és ezáltal erősítse az EU-val való együttműködést. Kiemelt fontosságú továbbá a repülőterek és a légiforgalmi szolgáltatás korszerűsítése terén való együttműködés, valamint a transzeurópai összeköttetések előmozdítása. 2010 januárjában elkezdődtek a tárgyalások a tervek szerint a partnerségi és együttműködési megállapodás helyébe lépő EU-Moldova társulási megállapodásról. A megállapodás célja az EU és Moldova közötti politikai

⁴

HL L 181., 1998.6.24., 3. o.

társulás és gazdasági integráció további mélyítése. A felek az integrációra többek között a közlekedési ágazatban is törekszenek.

- 2004-től kezdődően – az előbb említett folyamattal párhuzamosan – fejlődésnek indult az európai szomszédságpolitika is, amelynek célja a biztonság, a stabilitás és a jólét előmozdítása az EU szomszédos országában, valamint a kibővített EU és szomszédai közötti új választóvonalak kialakulásának megelőzése. E szakpolitika megvalósítása az EU és az egyes partnerországok közötti európai szomszédságpolitikai cselekvési tervek révén történik. Az EU és Moldova közötti szomszédságpolitikai cselekvési tervet 2005-ben fogadták el, és a Bizottság azóta minden évben felülvizsgálja az elért eredményeket. A szomszédságpolitikai cselekvési terv közlekedést érintő rendelkezései foglalkoznak többek között a légi közlekedési ágazat fejlesztésével és Moldovának az európai légi közlekedési piacba történő integrációjával. A szomszédságpolitikai cselekvési terv felsorolja a légi közlekedési ágazatban végrehajtandó intézkedéseket (ezek közül ki kell emelni a légi közlekedés biztonsága és védelme, valamint a légiforgalmi szolgáltatás terén való szorosabb együttműködést). A Prágában megrendezett keleti partnerségi csúcstalálkozó alkalmával 2009. május 7-én aláírt közös nyilatkozat is megerősítette az Európai Unió és a partnerországok közötti ambiciózusabb partnerség fontosságát.
- 2007-ben Moldova előterjesztette a 2008–2011-re szóló nemzeti fejlesztési stratégiáját, amelyben egyértelmű kötelezettségvállalást tett arra, hogy a közösségi vívmányokat átülteti nemzeti jogába és gondoskodik azok végrehajtásáról. A nemzeti fejlesztési stratégia a légi közlekedés vonatkozásában a biztonság, a repülőtérkapacitás és az utasok számára nyújtott szolgáltatások minőségének fokozását célozza. Moldova emellett 2007–2012-re szóló polgári légi közlekedési fejlesztési stratégiát⁵ is elfogadott, amely keretet biztosít a légi közlekedés valamennyi fő ágazata számára a kapcsolódó intézkedések végrehajtásához. A moldovai kormány 2009–2013-ra szóló programja továbbá a légi közlekedést érintő külön prioritásokat határoz meg, köztük a liberalizált légi közlekedési piac kialakítását, elősegítendő, hogy a diszkont légitársaságok is megjelenjenek az országban.
- A légi közlekedés terén Moldova számos európai szintű légi közlekedési struktúrában tevékenyen részt vesz. Az Európai Polgári Repülési Konferenciának (ECAC) 1996 óta, az Eurocontrolnak 2000 óta tagja. Ami a légiközlekedés-biztonságot illeti, az Európai Repülésbiztonsági Ügynökséggel (EASA) 2006-ban aláírt munkamegállapodás alapján részt vesz a SAFA⁶ programban. Az Egyesült Légügyi Hatóságok átszervezésének keretében 2009-ben újabb munkamegállapodás jött létre az EASA és a moldovai polgári légi közlekedési hatóság között. 2006-ban az EU és Moldova között aláírásra került az a „horizontális megállapodás”⁷, amely az egyes tagállamok és Moldova közötti kétoldalú megállapodásokat összhangba hozza az uniós joggal.

⁵ A moldovai kormány 987. számú határozata a 2007–2012-re szóló polgári légi közlekedési stratégia jóváhagyásáról, 2007. augusztus 30.

⁶ Külföldi légi járművek biztonsági értékelése.

⁷ HL L 126., 2006.5.13., 24. o.

A Bizottság a partnerségi és együttműködési megállapodás és a szomszédságpolitikai cselekvési terv végrehajtásáról előrehaladási jelentéseket adott ki, amelyek áttekintik az elért eredményeket. Már a 2010. évi jelentés⁸ (amely a partnerségi és együttműködési megállapodás és a szomszédságpolitikai cselekvési terv 2009-es végrehajtásáról nyújt képet) is jelezte, hogy Moldova potenciális jelölt arra, hogy a közös légtér részévé váljon, továbbá elismerte, hogy az EASA és Moldova közötti együttműködési megállapodás aláírása fontos lépést jelentett Moldovának az Európai Unió repülésbiztonsági rendszerébe való integrációja szempontjából.

3. AZ EU ÉS MOLDOVA KÖZÖTTI GAZDASÁGI KACSOLATOK ÉS KIHATÁSUK A LÉGI KÖZLEKEDÉSRE

Tekintettel arra, hogy Moldova jelentős távolságra fekszik a főbb európai városoktól, tengerpartja nincs, közlekedési infrastruktúrája pedig meglehetősen fejletlen, az ország és a legtöbb uniós tagállam közötti fő közlekedési kapcsolatot a légi közlekedés képezi.

Az EU és Moldova közötti gazdasági kapcsolatok az elmúlt évtizedben jelentős fejlődésen mentek keresztül. A moldovai statisztikai hivatal adatai szerint 2010 januárja és októbere között az EU-ba irányuló export (2009 ugyanezen időszakához képest) 6 %-kal nőtt és 439 millió EUR-t tett ki, miközben az EU-ból származó import 19,1 %-kal nőtt és elérte az egymilliárd EUR-t. Így az EU viszonylatában Moldova kereskedelmi hiánya 561 millió EUR (ez 30,9 %-os növekedést jelent). Moldova fő kereskedelmi partnere az EU, amelynek jelentősége Románia 2007-es csatlakozása óta tovább nőtt. 2008-ban az EU további autonóm kereskedelmi engedményeket biztosított Moldova számára⁹, ami kedvező hatást gyakorolt az EU és Moldova közötti kereskedelemre. A leendő EU-Moldova társulási megállapodás egyik célja egy mélyreható és átfogó szabadkereskedelmi megállapodás létrehozása, amint Moldova készen áll annak végrehajtására és képes megbirkózni az abból eredő hatásokkal. A megállapodás várhatóan további lendületet ad az EU és Moldova közötti kereskedelmi kapcsolatok fejlődésének.

3,6 milliós lakosságával és alacsony egy főre jutó GDP-jével Moldova viszonylag szűk légi közlekedési piaccal rendelkezik, amely azonban folyamatosan bővül¹⁰.

Az EU és Moldova közötti légi forgalom túlnyomó részét az utasszállítás teszi ki (az EU és Moldova közötti áruforgalom viszonylag alacsony). A Moldova és más országok közötti nemzetközi légi közlekedés fő színtere a Chişinău Nemzetközi Repülőtér. A repülőtér utasforgalma a 2000-ben mért mintegy 200 000 főről 2010-re több mint 900 000-re nőtt, ami éves szinten mintegy 14%-os növekedési ütemnek felel meg¹¹. A Chişinău Nemzetközi Repülőtér nemrégiben komoly beruházási programba fogott a repülőtér kapacitásának növelése és infrastruktúrájának általános

⁸ http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/progress2010/sec10_523_en.pdf.

⁹ 55/2008/EK rendelet, HL L 20., 2008.1.24., 1. o.

¹⁰ Az IMF becslései szerint Moldova egy főre jutó GDP-je 1 160 EUR volt (2010-ben).

¹¹ Chişinăuból induló utasok. Valamennyi közlekedési adat a Bizottság megbízásából készült tanulmányból származik. Steer Davies Gleave: *Study on the economic benefit of a common aviation area agreement between the EU and the Republic of Moldova* (Tanulmány az EU és a Moldovai Köztársaság közötti közös légtérrel szemelő megállapodás gazdasági előnyeiről), London, 2011. január.

korszerűsítése céljából. Az EU és az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank e programhoz a „szomszédsági beruházási keret” elnevezésű eszköz révén nyújtott támogatást. 2010-ben a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére irányuló erőfeszítései elismeréseképpen a Független Államok Közösségéhez (FÁK) tartozó államok repülőterei közül a chişinăui elsőként kapta meg a repülőterek részére kiadott szén-dioxid-kibocsátási tanúsítványt.

A Chişinăuból induló utasok kétharmada az EU-ba induló járatokon utazik. Az EU és Moldova közötti utasforgalom az EU-ba irányuló korlátozott számú útvonalon koncentrálódik. 2009-ben az öt legfontosabb piac az EU és Moldova közötti teljes utasforgalom több mint 80 %-át tette ki (Olaszország – 34 %, Románia – 18 %, Németország – 13 %, Magyarország – 9 % és Ausztria – 8 %). A számokból jól látszik, hogy Moldovát szoros gazdasági kapcsolat fűzi Romániához és Olaszországhoz.

2009-ben a legnagyobb utasforgalom a Chişinău–Temesvár várospár tekintetében valósult meg (40 000 utas), ezt követte a Chişinău–Frankfurt (32 000 utas) és a Chişinău–Róma várospár (22 000 utas). Az EU-n kívül az utasok részéről a Chişinău–Moszkva várospár tekintetében tapasztalható a legnagyobb igény (csaknem 48 000 utas), ezt követi a Chişinău–Isztambul várospár (mintegy 41 000 utas).

Moldova mintegy húsz országgal – köztük 16 uniós tagállammal (Ausztria, Bulgária, Ciprus, a Cseh Köztársaság, az Egyesült Királyság, Észtország, Franciaország, Görögország, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Magyarország, Németország, Olaszország, Portugália és Románia) kötött légi közlekedési megállapodást. Az uniós tagállamokkal létrejött megállapodások általában meglehetősen sok korlátozást tartalmaznak (többek között az útvonalak, a járatsűrűség, a légi járművek befogadóképessége vagy a menetrendek jóváhagyása tekintetében). A megállapodások többsége mindkét oldalon csupán egyetlen fuvarozó számára egyetlen célállomás kiszolgálását engedélyezi. Az EU-tagállamok és Moldova között jelenleg hatályban lévő kétoldalú légiközlekedési megállapodások tehát olyan egyenlőtlenségeket teremtenek a forgalom megoszlásában, amelyek hátrányosan érinthetik a légitársaságokat és a fogyasztókat.

Fontos azonban megjegyezni, hogy 2010 júliusában csupán hat európai uniós fuvarozó volt jelen a moldovai piacon: az airBaltic Rigából (Lettország), az Austrian Airlines Bécsből (Ausztria), a Carpatair Temesvárról, a Tarom Bukarestből (Románia), a Lufthansa Münchenből (Németország), a Meridiana pedig Milánóból és Veronából (Olaszország) üzemeltetett járatokat Moldovába. A Moldovába irányuló összes járat tekintetében ezen uniós fuvarozók piaci részesedése 37 %-ot tett ki, miközben az EU-Moldova légi közlekedési piac forgalmának 60 %-át a moldovai fuvarozók adják.

4. A POLGÁRI LÉGI KÖZLEKEDÉSI ÁGAZAT MOLDOVÁBAN

Két moldovai légitársaság, a nemzeti fuvarozó Air Moldova és a magántulajdonban lévő Moldovan Airlines üzemeltet az EU-ba irányuló és onnan induló járatokat:

- Az Air Moldova viszonylag korszerű járműparkkal (három Airbus A320 típusú nagy polgári repülőgéppel és két Embraer 190 típusú regionális repülőgéppel)

szolgálja ki az uniós célállomásokat. 2010 januárjától az Air Moldova összesen 13 célállomásra repült, melyek közül 10 uniós tagállamban található (Ausztria, Bulgária, Ciprus, a Cseh Köztársaság, Franciaország, Görögország, Németország, Olaszország, Románia és Spanyolország).

- A Moldovan Airlines viszonylag kis légitársaság, amely regionális repülőgépekkel két útvonalat üzemeltet Magyarország és Románia (Temesvár) viszonylatában. A légitársaság együttműködik román testvérvállalatával, a Carpatairrel, amelynek gyűjtő-elosztó repülőtere a temesvári.

Ezek mellett más moldovai légi fuvarozók a FÁK-ban tervezett repülőgépeket üzemeltetnek egyéb uniós célállomásokra. (Az Air Moldova szintén üzemeltet ilyen repülőgépeket, de főként nem uniós célállomásokra.)

A Moldovából induló utasok jelenleg elsősorban Frankfurt (Air Moldova), München (Lufthansa) és Bécs (Air Moldova és Austrian Airlines) keresztül férhetnek hozzá a nemzetközi légi közlekedési hálózathoz.

A Chişinăuból uniós célállomásokra (és vissza) irányuló járatok viteldíjai viszonylag magasak. Ennek oka valószínűleg a meglehetősen korlátozó jellegű kétoldalú légiközlekedési megállapodásokban, és abban a tényben keresendő, hogy Chişinăuban nincsenek jelen diszkont légitársaságok. Adatok bizonyítják, hogy emiatt Moldovában a légi közlekedés iránti igény egy részét a szomszédos Románia és Ukrajna repülőterei elégítik ki.

Moldova légterében a léginavigációs szolgálatokat, köztük a meteorológiai szolgálatokat és a légiforgalmi tájékoztató adatokat az állami tulajdonban lévő moldovai légiforgalmi szolgálati ügynökség (MOLDATSA) biztosítja, amely a polgári légiközlekedési hivataltól elválasztva működik. Moldova tagja az Eurocontrolnak, valamint Romániával, Törökországgal és Bulgáriával együtt partnere az ATM-re vonatkozó délkelet-európai együttműködés (*ATM Co-operation in South-Eastern Europe – ACE*) elnevezésű kezdeményezésnek. Moldova minden lehetséges eszközzel arra törekszik, hogy a légi közlekedésre vonatkozó nemzeti jogszabályait és a légi közlekedés szabályozási környezetét összehangolja az egységes európai égboltra vonatkozó szakpolitikával.

A légi közlekedési ágazat egészének felügyeletét és szabályozását a Moldovai Köztársaság polgári légi közlekedési hivatala látja el. A hivatal felett a moldovai közlekedési minisztérium gyakorol politikai felügyeletet.

5. AZ EU-MOLDOVA KÖZÖS LÉGTÉRRŐL SZÓLÓ MEGÁLLAPODÁS ELŐNYEI

Az EU egységes légi közlekedési piaca a 90-es évek eleje óta jelentősen hozzájárult az ágazat dinamikájához és hatékonyságához, ami nagymértékű gazdasági és társadalmi előnyökkel járt.

Az Unió keleti és déli szomszédjaival létrehozott, közös légtérről szóló megállapodások bizonyították, hogy a közlekedés volumene és a hatékonyság szempontjából e piacok tekintetében is hasonlóan kedvező eredmények érhetők el. Az EU és a Nyugat-Balkán országai között a légi közlekedési piac 2006-os és 2010-es liberalizációja nyomán mintegy 12%-os növekedés valósult meg (az

utASFérőhelyek számában kifejezve). Az EU-Moldova közötti piac esetében is hasonló növekedésre számíthatunk.

A szóban forgó kedvező hatások pontosabb felmérése érdekében a Bizottság gazdasági elemzésbe fogott az EU és Moldova közötti közös légtérről szóló megállapodás megkötéséből eredő lehetséges hatásokról¹². A tanulmány szerint EU és Moldova viszonylatában a légi közlekedés a 2010–2015 közötti időszakban várhatóan mintegy 15%-kal nő¹³. A Moldova, illetve az EU szempontjából elérhető előnyök röviden az alábbiakban foglalhatók össze:

- A megállapodás gazdasági szempontból Moldova számára a becslések szerint évente mintegy 17 millió EUR hasznot hozna (a viteldíjak csökkenése, a légi közlekedés volumenének növekedése és a kapcsolódó gazdasági tevékenységek nyomán)¹⁴. Az elemzés arra is rámutat, hogy a verseny fokozódásával a népszerű útvonalakon (például az olasz célállomások viszonylatában) valószínűleg jelentősen csökkeni fognak a viteldíjak.
- A piac méretéből adódóan az EU számára a megállapodásból eredő gazdasági haszon viszonylag alacsony lesz. Másrészt egyes uniós légitársaságok jelezték, hogy a korlátozó jellegű kétoldalú légiközlekedési megállapodások miatt problémákkal szembesültek a napi üzemeltetés során. A tapasztalatok azt mutatják, hogy hasonló esetekben a közös légtérről szóló megállapodások végrehajtási mechanizmusai segíthetnek az üzleti kérdések rendezésében (elsősorban vegyes bizottságok révén), mivel az európai légi fuvarozók számára kézenfekvőbb az ilyen problémák együttes (és nem egyéni módon történő) kezelése. Mindemellett az EU és Moldova közötti közös légtérről szóló megállapodás jelentős új piaci lehetőségeket jelentene az EU azon légi fuvarozói számára, amelyek Moldovában kívánnak tevékenységet folytatni, de jelenleg nem rendelkeznek a szükséges forgalmi jogokkal. Továbbá elősegítené a moldovai fuvarozók integrációját az uniós légi fuvarozók meglévő szövetségeibe, lehetővé téve az integrált termékek és az utasok javát szolgáló, jobb szolgáltatások kialakítását, illetve a méretgazdaságosság révén megvalósuló jobb hatékonyságot.

A gazdasági haszonnal azonos fontosságúak az általános politikai előnyök, hiszen egy ilyen megállapodás nagyban elősegítené az európai szomszédságpolitika, a keleti partnerség, valamint a partnerségi és együttműködési megállapodás és a leendő EU-Moldova társulási megállapodás célkitűzéseinek megvalósítását.

Figyelembe kell venni továbbá, hogy a moldovai kormány egyértelműen kinyilvánította azon politikai szándékát, hogy létrejöjjön a szóban forgó megállapodás.

¹² Steer Davies Gleave: *Study on the economic benefit of a common aviation area agreement between the EU and the Republic of Moldova* (Tanulmány az EU és a Moldovai Köztársaság közötti közös légtérről szóló megállapodás gazdasági előnyeiről), London, 2011. január.

¹³ Amennyiben nem jön létre ilyen megállapodás, a légi forgalom éves növekedése ugyanezen időszakban várhatóan 8% körül lesz.

¹⁴ Amennyiben levonjuk a környezeti hatásokat és az uniós vívmányok átültetéséből fakadó igazgatási feladatokhoz szükséges többletforrásokat, Moldova esetében a gazdasági haszon évente mintegy 10 millió EUR.

Az EU-Moldova közös légtéréről szóló megállapodás egyenlő feltételeket biztosítana minden uniós légi fuvarozó számára, és lehetővé tenné minden tagállam utasai számára, hogy a hasonló feltételek, valamint az Európai Unió és Moldova közötti megnövekedett forgalom előnyeit élvezzék. Az EU-Moldova közös légtéréről szóló megállapodás mindezekén túl jogalapot kínálna légi közlekedési szolgáltatások biztosításához olyan tagállamokból is, amelyek jelenleg nem rendelkeznek kétoldalú légi közlekedési megállapodással Moldovával.

6. KÖVETKEZTETÉSEK

A piacnyitás következtében jelentősen növekednének az EU tagállamok és Moldova polgárainak utazási lehetőségei. Az EU és Moldova közötti közvetlen csatlakozások számának, valamint a járatok összmennyiségének növekedése jelentősen növelné az EU és Moldova közötti kereskedelmi és turisztikai forgalmat. Ez mind az EU, mind Moldova légitársaságai és repülőterei számára előnyökkel jár majd.

Kiemelt fontosságú annak biztosítása, hogy a piacok megnyitása és integrációja kiegyensúlyozott módon, a többi fontos politikai célkitűzés figyelembevételével és a lehetséges hátrányos hatások minimalizálása mellett történjen. E tekintetben elengedhetetlen biztosítani, hogy a piacok megnyitása a szabályozás terén való együttműködéssel és/vagy a jogszabályok egymáshoz közelítésével párhuzamosan történjen. Ez különösen fontos az olyan kiemelt területeken, mint a légi közlekedés biztonsága és védelme, a környezetvédelem és a versenyjog.

A nyitott piacok olyan szabályozási keretet igényelnek, amely biztosítja a tisztességes versenyt, valamint a magas szintű védelmet és biztonságot. A környezetvédelmi kérdéseket illetően a megállapodásnak összhangban kell állnia az EU fenntartható fejlődés melletti elkötelezettségével. Különösen fontos, hogy a megállapodás ne korlátozza az EU lehetőségeit a légi forgalom várható növekedése következtében előálló, elsősorban a levegőminőségre, a repülőterek környezetének zajszintjére, valamint a globális éghajlatváltozásra vonatkozó nemkívánatos mellékhatások enyhítésére szolgáló szabályozási vagy gazdasági eszközök alkalmazása terén. A légiforgalmi szolgáltatás tekintetében az egységes európai égbolt Moldovára való kiterjesztése elősegítené a jelenlegi biztonsági követelmények javítását, a hatékonyság és a kapacitások optimalizálását és a késések csökkentését.

A Moldovával folytatandó tárgyalásokra vonatkozó átfogó meghatalmazás két, egyformán fontos célra épül: az egyik a piacnyitás és a liberalizáció, a másik a biztonsági és védelmi előírásoknak az EU határain túl való összehangolása. Ebből a szempontból az EU-Moldova közös légtéréről szóló megállapodás komoly lépést jelentene az európai szomszédságpolitika, a keleti partnerség és az EU-Moldova partnerségi és együttműködési megállapodás célkitűzéseinek megvalósítása irányába.

A fentiek fényében a Bizottság javasolja az átfogó, nyílt légi közlekedési megállapodásra irányuló tárgyalások megkezdését és a megállapodás megkötését Moldovával, és felkéri a Tanácsot, hogy hatalmazza fel az említett megállapodásra vonatkozó tárgyalások megkezdésére. A tárgyalásokat a Bizottság szolgálatai folytatják le, az európai külügyi szolgálat (EKSZ) teljes bevonásával és a 2010/427/EU tanácsi határozat szem előtt tartásával.

A Bizottság szorosan együttműködik a tagállamokkal és az összes érdekelt féllel a javasolt tanácsi határozatban meghatározott célkitűzések továbbfejlesztése és teljesítése érdekében.