



EUROPOS KOMISIJA

Briuselis, 2011.5.2
KOM(2011) 240 galutinis

KOMISIJOS KOMUNIKATAS

Bendros su Moldovos Respublika aviacijos erdvės kūrimas

KOMISIJOS KOMUNIKATAS

Bendros su Moldovos Respublika aviacijos erdvės kūrimas

1. ĮVADAS

2005 m. Komunikate „Bendrijos išorės politikos aviacijos srityje darbotvarkės rengimas“¹ Komisija pabrėžė, kaip svarbu sukurti bendrą aviacijos erdvę su ES rytų ir pietų kaimyninėmis valstybėmis. Galutinis tokios bendros aviacijos erdvės tikslas – sukurti bendromis taisyklėmis grindžiamą didelę ir atvirą aviacijos rinką. 2005 m. birželio mėn. Europos Sąjungos Taryba pritarė šiam tikslui ir pasidžiaugė pažanga, padaryta įtraukiant ES kaimynines šalis į tokią sistemą².

Komisija šio proceso įgyvendinimą išnagrinėjo 2008 m. komunikate „Bendra su kaimyninėmis valstybėmis oro susisiekimo erdvė 2010 m. Pažangos ataskaita“³. Ji padarė išvadą, kad pasiekta teigiamų rezultatų ir kad šį procesą reikėtų paspartinti.

2004 ir 2007 m. Europos Sąjungos plėtra dar labiau padidino ES ir jos rytų bei pietų kaimyninių valstybių tarpusavio priklausomumą. 2006 m. birželio mėn. ES ir jos valstybės narės pasirašė Europos bendrosios aviacijos erdvės susitarimą su Vakarų Balkanų šalimis. Po to 2006 m. gruodžio mėn. pasirašytas pirmasis Europos ir Viduržemio jūros regiono šalių aviacijos susitarimas su Maroku. 2010 m. gruodžio mėn. bendrosios aviacijos erdvės susitarimai pasirašyti su Gruzija ir Jordanija; tebevyksta derybos su Ukraina, Libanu, Tunesu ir Izraeliu.

Sukūrus platesnę bendrąją aviacijos erdvę, būtų gauta įvairiopoos naudos. Kuriant šią erdvę:

- įgyvendinama Europos kaimynystės politika, nes palengvinama integruotos aviacijos rinkos plėtra ir geresnių susisiekimo jungčių tarp visų susijusių šalių kūrimas;
- vyksta šalių, kurios gali tapti Europos Sąjungos narėmis, ekonomikos plėtra;
- skatinama laikytis aukšto lygio Europos aviacijos standartų ir taip padedama platesniame regione užtikrinti aukšto lygio aviacijos saugą ir saugumą;
- vyksta atsakingų valdžios institucijų bendradarbiavimas, pavyzdžiui, aviacijos saugos srityje;
- remiama būsima visos Europos aviacijos pramonės plėtra, nes numatyta nuosekli išsiplėtusios rinkos reguliavimo sistema.

¹ COM(2005) 79 galutinis, 2005 m. kovo 11 d.

² 2005 m. birželio 27 d. Europos Sąjungos Taryba. „Išvados dėl Bendrijos išorės politikos aviacijos srityje darbotvarkės rengimo“.

³ COM(2008) 596 galutinis, 2008 m. spalio 1 d.

Šiame komunikate nagrinėjamas konkretus ES ir Moldovos Respublikos (toliau – Moldova) aviacijos srities santykių klausimas. Dėl Moldovos geografinės padėties šios šalies ekonomikos plėtrai labai svarbios geros oro susisieikimo jungtys tarp Moldovos ir ES.

2010 m. balandžio mėn. Moldovos Vyriausybė pareiškė norą pradėti derybas dėl ES ir Moldovos bendrosios aviacijos erdvės susitarimo. Gavusios šį prašymą, Komisijos tarnybos įvertino esamą Moldovos oro susisieikimo sektoriaus padėtį ir jo priežiūros struktūras. Be to, atlikta ekonominė galimo tokio susitarimo poveikio analizė.

Remdamasi šio darbo rezultatais, kurie apibendrinti šiame komunikate, Komisija rekomenduoja Tarybai įgalioti Komisiją derėtis dėl išsamaus bendrosios aviacijos erdvės susitarimo su Moldova. Remiantis ES ir kitų kaimyninių šalių susitarimų logika, susitarime reikėtų numatyti laipsnišką rinkos atvėrimą ir tuo pat metu vykstantį reguliavimo bendradarbiavimo ir laipsniško derinimo procesą. Prioritetinės sritys turėtų būti rinkos atvėrimas, įsisteigimo laisvė, vienodos konkurencijos sąlygos ir bendros aviacijos saugos, saugumo, oro eismo valdymo, socialinių sąlygų ir aplinkosaugos sričių taisyklės.

2. ES IR MOLDOVA. POLITINIAI SANTYKIAI

Per pastarąjį dešimtmetį ES ir Moldova užmezgė glaudžius ryšius:

- ES ir Moldovos partnerystės ir bendradarbiavimo susitarimas pasirašytas 1994 m., o įsigaliojo 1998 m.⁴. Jame numatyti įvairūs klausimai, įskaitant prekybą, ekonominį bendradarbiavimą ir teisės derinimą. Pagal teisės derinimo nuostatas (Partnerystės ir bendradarbiavimo susitarimo 50 straipsnis) Moldova stengiasi užtikrinti, kad jos teisės aktai (įskaitant susisieikimo sektoriaus teisės aktus) palaipsniui būtų suderinti su ES teisės aktais. Susisieikimo sritis ir Moldovos poreikis pertvarkyti ir modernizuoti savo susisieikimo sistemas, kad būtų sustiprintas ES ir Moldovos bendradarbiavimas, labai pabrėžiamas Partnerystės ir bendradarbiavimo susitarimo 62 straipsnyje. Visų pirma pabrėžiama būtinybė bendradarbiauti modernizuojant oro uostus bei oro eismo valdymą ir skatinti kurti transeuropines jungtis. 2010 m. sausio mėn. pradėtos derybos dėl būsimo ES ir Moldovos asociacijos susitarimo, kuris turėtų pakeisti Partnerystės ir bendradarbiavimo susitarimą. Šio susitarimo tikslas – dar labiau padidinti ES ir Moldovos politinę asociaciją ir ekonominę integraciją. Integracijos tikslo bus siekiama ir susisieikimo srityje.
- Tuo pat metu, kai vyko šis procesas, nuo 2004 m. buvo plėtojama Europos kaimynystės politika. Ja siekiama padidinti ES kaimyninių šalių klestėjimą, stabilumą ir saugumą ir išvengti naujų ribų, skiriančių išsiplėtusią ES ir jos kaimynus, atsiradimo. Ši politika įgyvendinama Europos kaimynystės veiksmų planais, dėl kurių susitaria ES ir kiekviena atskira šalis partnerė. ES ir Moldovos Europos kaimynystės veiksmų planas buvo priimtas 2005 m. ir nuo tada Komisija kasmet peržiūri padarytą pažangą. Europos kaimynystės veiksmų plano nuostatos dėl susisieikimo apima aviacijos sektoriaus plėtrą ir prašymą Moldovą geriau

⁴

OL L 181/1998, 1998 6 24, p. 3.

integruoti į Europos oro susisiekimo rinką. Europos kaimynystės veiksmų plane išvardijamos priemonės, kurias reikėtų įgyvendinti aviacijos sektoriuje (visų pirma glaudesnis bendradarbiavimas aviacijos saugos, saugumo ir oro eismo valdymo srityse). Platesnio užmojo Europos Sąjungos ir šalių partnerių partnerystės samprata įtraukta ir į Prahos Rytų šalių partnerystės aukščiausiojo lygio susitikimo bendrą deklaraciją, pasirašytą 2009 m. gegužės 7 d. Prahoje.

- 2007 m. Moldova pateikė 2008–2011 m. nacionalinės plėtros strategiją, kurioje nustatytas aiškus jos išipareigojimas *acquis communautaire* įtraukti į nacionalinius teisės aktus ir užtikrinti jos vykdymą. Oro susisiekimo srityje nacionalinės plėtros strategijoje numatyta didinti saugą, oro uostų pajėgumus ir keleiviams siūlomų paslaugų kokybę. Be to, Moldova priėmė 2007–2012 m. civilinės aviacijos plėtros strategiją⁵, kurioje numatyta susijusių priemonių įgyvendinimo visose pagrindinėse aviacijos srityse sistema. Be to, 2009–2013 m. Moldovos Vyriausybės programoje numatyti tokie konkretūs aviacijos srities prioritetai, kaip liberalizuotos oro susisiekimo rinkos sukūrimas siekiant pritraukti pigių skrydžių bendroves.
- Moldova aktyviai dalyvauja įvairiose visos Europos aviacijos struktūrose. Nuo 1996 m. ji yra Europos civilinės aviacijos konferencijos narė, o nuo 2000 m. – Eurokontrolės (Europos saugios oro navigacijos organizacijos) narė. Aviacijos saugos srityje ji dalyvauja SAFA⁶ programoje remdamasi 2006 m. su Europos aviacijos saugos agentūra pasirašytu darbinio susitarimu. Kitas Europos aviacijos saugos agentūros ir Moldovos civilinės aviacijos institucijos darbinis susitarimas pagal bendrą aviacijos institucijų kūrimo sistemą pasirašytas 2009 m. 2006 m. pasirašytas ES ir Moldovos horizontalusis susitarimas⁷, kuriuo dvišaliai valstybių narių ir Moldovos susitarimai suderinti su ES teisės aktais.

Komisija parengė Partnerystės ir bendradarbiavimo susitarimo ir Europos kaimynystės veiksmų plano įgyvendinimo pažangos ataskaitas. 2010 m. ataskaitoje⁸ (t. y. Partnerystės ir bendradarbiavimo susitarimo ir Europos kaimynystės veiksmų plano įgyvendinimo 2009 metais ataskaitoje) jau nurodyta, kad Moldova yra galima kandidatė prisijungti prie bendrosios aviacijos erdvės, ir pripažįstama, kad bendradarbiavimo susitarimo su Europos aviacijos saugos agentūra pasirašymas buvo svarbus žingsnis Moldovai integruojantis į Europos aviacijos saugos sistemą.

3. ES IR MOLDOVA. EKONOMINIAI SANTYKIAI IR JŲ POVEIKIS AVIACIJAI

Dėl atstumo iki svarbiausių Europos miestų, Moldovos kaip prieigos prie jūros neturinčios šalies padėties ir santykinai prastos sausumos transporto infrastruktūros aviacija yra vienintelė svarbiausia Moldovos susisiekimo su daugeliu ES valstybių narių rūšis.

⁵ 2007 m. rugpjūčio 30 d. Vyriausybės nutarimas Nr. 987 dėl 2007–2012 m. civilinės aviacijos strategijos patvirtinimo.

⁶ Užsienio valstybių orlaivių saugos vertinimas.

⁷ OL L 126/2006, 2006 5 13, p. 24.

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

Moldovos ir ES ekonominiai santykiai per paskutinįjį dešimtmetį smarkiai vystėsi. Moldovos nacionalinio statistikos biuro duomenimis, 2010 m. sausio–spalio mėn. (palyginti su tuo pačiu 2009 m. laikotarpiu) prekių eksportas į ES padidėjo 6 % ir sudarė 439 mln. EUR, o importas į Moldovą iš ES padidėjo 19,1 % ir sudarė 1 mlrd. EUR. Taigi bendras Moldovos prekybos su ES deficitas – 561 mln. EUR (padidėjo 30,9 %). ES yra pagrindinė Moldovos prekybos partnerė ir jos reikšmė padidėjo 2007 m. į ES įstojus Rumunijai. 2008 m. ES Moldovai suteikė papildomų autonominių prekybos lengvatų⁹; tai turėjo teigiamą poveikį ES ir Moldovos prekybos ryšiams. Būsimajame ES ir Moldovos asociacijos susitarime nustatytas tikslas sukurti tvirtą ir visapusišką laisvosios prekybos zoną, jei (kai) Moldova būtų pasirengusi ją įgyvendinti ir patirti jos poveikį. Tikimasi, kad tai dar labiau paskatins plėtoti ES ir Moldovos prekybos ryšius.

Dėl santykinai mažo Moldovos gyventojų skaičiaus (3,6 mln.) ir žemo BVP vienam gyventojui aviacijos rinka yra santykinai maža (bet auga)¹⁰.

Oro eismą tarp Moldovos ir ES daugiausia sudaro keleivių eismas (tarp ES ir Moldovos gabenamų krovinių kiekis yra santykinai mažas). Tarptautinis oro susisiekimasis į Moldovą ir iš jos daugiausia vykdomas iš Kišiniovo tarptautinio oro uosto. Oro transporto keleivių skaičius išaugo nuo maždaug 200 000 keleivių 2000 m. iki daugiau kaip 900 000 keleivių 2010 m.; tai reiškia, kad kasmet šis skaičius didėjo maždaug 14 %¹¹. Kišiniovo tarptautinis oro uostas neseniai pradėjo svarbią investicijų programą, kuria siekiama padidinti jo pajėgumus ir modernizuoti bendrą jo infrastruktūrą. ES ir Europos rekonstrukcijos ir plėtros bankas parėmė šią programą pagal Kaimynystės investicijų priemonę. 2010 m. Kišiniovo oro uostas buvo pirmasis Nepriklausomų valstybių sandraugos (NVS) oro uostas, gavęs oro uostų anglies dioksido kiekio mažinimo akreditaciją, kuri skirta už jo pastangas sumažinti išmetamą CO₂ kiekį.

Eismą į ES sudaro maždaug du trečdaliai iš Kišiniovo išvykstančių keleivių. Didžioji dalis ES ir Moldovos keleivių eismo vykdoma jungtimis su nedideliu skaičiumi ES valstybių narių. 2009 m. penkios didžiausios rinkos (Italija – 34 %, Rumunija – 18 %, Vokietija – 13 %, Vengrija – 9 % ir Austrija – 8 %) sudarė daugiau kaip 80 % viso ES ir Moldovos keleivių eismo. Tai rodo glaudžius ekonominius Moldovos ryšius su Rumunija ir Italija.

Daugiausia keleivių skraido maršrutais Kišiniovas–Timišoara (Rumunija) (apie 40 000 keleivių), Kišiniovas–Frankfurtas (daugiau kaip 32 000 keleivių) ir Kišiniovas–Roma (apie 22 000 keleivių 2009 m.). Už ES ribų daugiausia keleivių skraido maršrutais Kišiniovas–Maskva (beveik 48 000 keleivių) ir Kišiniovas–Stambulas (apie 41 000 keleivių).

⁹ Reglamentas (EB) Nr. 55/2008, OL L 20, 2008 1 24, p. 1.

¹⁰ Tarptautinio valiutos fondo duomenimis, Moldovoje BVP vienam gyventojui yra 1 160 EUR (2010 m.).
¹¹ Iš Kišiniovo išvykstantys keleiviai. Visi susisiekimasis skaičiai paimti iš Komisijos užsakyto tyrimo, kurį atliko bendrovė „Steer Davies Gleave“. „ES ir Moldovos Respublikos bendrosios aviacijos erdvės susitarimo ekonominės naudos tyrimas“ (angl. „Study on the economic benefit of a common aviation area agreement between the EU and the Republic of Moldova“), Londonas, 2011 m. sausio mėn.

Moldova oro susisiekimo paslaugų susitarimus yra sudariusi su maždaug 20 šalių, iš kurių šešiolika yra ES valstybės narės (Austrija, Bulgarija, Kipras, Čekija, Estija, Prancūzija, Vokietija, Graikija, Vengrija, Italija, Latvija, Lietuva, Lenkija, Portugalija, Rumunija ir Jungtinė Karalystė). Oro susisiekimo paslaugų susitarimuose su ES valstybėmis narėmis paprastai yra nustatyta daug apribojimų (pavyzdžiui, kalbant apie maršrutų patvirtinimą, skrydžių dažnumą, orlaivių pajėgumus ar tvarkaraščius). Pagal daugumą susitarimų leidžiama tik vienam kiekvienos susitariančiosios šalies oro vežėjui vykdyti skrydžius tik į vieną miestą. Todėl dabartinė ES valstybių narių ir Moldovos dvišalių oro susisiekimo paslaugų susitarimų sistema iškraipo eismo tendencijas ir daro neigiamą poveikį oro susisiekimo bendrovėms ir vartotojams.

Tačiau svarbu pažymėti, kad 2010 m. liepos mėn. Moldovos rinką aptarnavo tik šeši ES vežėjai: „airBaltic“ iš Rygos (Latvija), „Austrian Airlines“ iš Vienos (Austrija), „Carpatair“ iš Timišoaros ir „Tarom“ iš Bukarešto (Rumunija), „Lufthansa“ iš Miuncheno (Vokietija), taip pat „Meridiana“ iš Milano ir Veronos (Italija). Šios ES oro susisiekimo bendrovės užima 37 % skrydžių į Moldovą rinkos. Moldovos vežėjai užima daugiau kaip 60 % ES ir Moldovos aviacijos rinkos.

4. CIVILINĖS AVIACIJOS SEKTORIUS MOLDOVOJE

Yra dvi Moldovos oro susisiekimo bendrovės, vykdančios skrydžius iš ES ir (arba) į ją: nacionalinė oro susisiekimo bendrovė „Air Moldova“ ir privati bendrovė „Moldovan Airlines.“

- „Air Moldova“ santykinai moderniais orlaiviais (trimis dideliais civiliniais orlaiviais „Airbus A320“ ir dviem regioniniais orlaiviais „Embraer 190“) skraidina į ES šalis. Nuo 2010 m. sausio mėn. „Air Moldova“ skraidino į 13 miestų, iš kurių 10 – ES valstybėse narėse (Austrijoje, Bulgarijoje, Kipre, Čekijoje, Prancūzijoje, Vokietijoje, Graikijoje, Italijoje, Rumunijoje ir Ispanijoje).
- „Moldovan Airlines“ yra santykinai maža bendrovė ir dviem regioniniais orlaiviais vykdo skrydžius į Vengriją ir Rumuniją (Timišoarą). Ši oro susisiekimo bendrovė bendradarbiauja su tai pačiai grupei priklausančia Rumunijos bendrove „Carpatair“, kuri turi tranzito centrą Timišoaroje.

Be to, kiti Moldovos vežėjai daugiausia NVS pagamintais orlaiviais skraidina į ES nepriklausančias šalis. („Air Moldova“ tokiais orlaiviais skraidina daugiausia į ES nepriklausančias šalis.)

Šiuo metu pagrindiniai keleivių iš Moldovos vartai į tarptautinį oro susisiekimo tinklą yra Frankfurtas („Air Moldova“), Miunchenas („Lufthansa“) ir Viena („Air Moldova“ ir „Austrian Airlines“).

Bilietai iš Kišiniovo į ES miestus (ir atvirkščiai) kainuoja santykinai daug. Taip gali būti dėl to, kad oro susisiekimo paslaugų susitarimuose nustatyta daug apribojimų ir dėl to, kad į Kišiniovą ir iš jo neskraidina pigių skrydžių bendrovės. Yra įrodymų, kad dėl to dalis Moldovos oro susisiekimo paklausos nukreipiama į kaimyninių šalių – Rumunijos ir Ukrainos – oro uostus.

Oro navigacijos paslaugas, įskaitant meteorologijos paslaugas ir aeronautinę informaciją Moldovos oro erdvėje, teikia valstybinė Moldovos oro eismo paslaugų agentūra (MOLDATSA), kuri yra nepriklausoma nuo Civilinės aviacijos administracijos. Moldova yra Eurokontrolės narė ir regioninės iniciatyvos „Oro eismo valdymo bendradarbiavimas pietryčių Europoje“ partnerė kartu su Rumunija, Turkija ir Bulgarija. Kai įmanoma, Moldova derina savo nacionalinius aviacijos ir (arba) aplinkosaugos srities teisės aktus su Bendro Europos dangaus politika.

Visą civilinės aviacijos sektorių administruoja ir reguliuoja Moldovos Respublikos civilinės aviacijos administracija. Civilinės aviacijos administracijos veiklos politinę priežiūrą vykdo Moldovos susisiekimo ministerija.

5. ES IR MOLDOVOS BENDROSIOS AVIACIJOS ERDVĖS SUSITARIMO NAUDA

Dešimtojo dešimtmečio pradžioje sukūrus bendrą ES aviacijos rinką, veikla šiame sektoriuje tapo dinamiškesnė ir veiksmingesnė, todėl gauta daug ekonominės ir socialinės naudos.

Su Sąjungos rytų ir pietų kaimyninėmis šalimis sudarius bendrosios aviacijos erdvės susitarimus, paaiškėjo, kad ir šiose rinkose galima gauti panašų teigiamą poveikį susisiekimo srautui ir veiksmingumui. Šiuo atžvilgiu nuo šios rinkos liberalizavimo 2006 ir 2010 m. (turimų vietų skaičius) susisiekimo tarp ES ir Vakarų Balkanų mastas kasmet didėjo apie 12 %. Galima tikėtis, kad skrydžių tarp ES ir Moldovos rinkai bus daromas panašus poveikis.

Kad tokį poveikį išmatuotų tiksliau, Komisija atliko ES ir Moldovos bendrosios aviacijos erdvės susitarimo sudarymo galimo poveikio ekonominę analizę¹². Tyrime prognozuojama, kad 2010–2015 m. metinis ES ir Moldovos oro susisiekimo augimo rodiklis bus apie 15 %¹³. Trumpai tariant, ir Moldova, ir ES gaus toliau nurodytos naudos.

- Vertinama, kad tokio susitarimo ekonominės naudos Moldovai vertė būtų maždaug 17 mln. EUR per metus (daugiausia dėl mažesnių bilietų kainų, dažnesnio keliavimo oro transportu ir susijusios ekonominės veiklos)¹⁴. Be to, analizė rodo, kad, padidėjus konkurencijai, bilietų populiariais maršrutais (pavyzdžiui, į Italiją) kainos tikriausiai labai sumažėtų.
- Tačiau dėl rinkos dydžio tokio susitarimo ekonominė nauda Europos Sąjungai bus santykinai nedidelė. Kita vertus, kai kurios ES skrydžių bendrovės pranešė, kad vykdydamos kasdienę veiklą patiria sunkumų dėl gana pernelyg ribojamo oro susisiekimo paslaugų susitarimų pobūdžio. Patirtis rodo, kad panašių bendrosios aviacijos erdvės susitarimų įgyvendinimo mechanizmas padeda spręsti tokias veiklos vykdymo problemas (daugiausia padedant Jungtiniam komitetui), nes

¹² „Steer Davies Gleave“. „ES ir Moldovos Respublikos bendrosios aviacijos erdvės susitarimo ekonominės naudos tyrimas“ (angl. „Study on the economic benefit of a common aviation area agreement between the EU and the Republic of Moldova“), Londonas, 2011 m. sausio mėn.

¹³ Tai reikia palyginti su prognoze, kad, tokio susitarimo nesudarius, tuo pačiu laikotarpiu metinis oro eismo augimo rodiklis būtų apie 8 %.

¹⁴ Atėmus poveikio aplinkai kainą ir papildomus išteklius, kurių reikia su *acquis* įgyvendinimu susijusiam administraciniam darbui atlikti, ekonominės naudos Moldovai vertė būtų apie 10 mln. EUR per metus.

paprastai Europos oro vežėjams tuos klausimus lengviau spręsti drauge, o ne atskirai. Be to, sudarius ES ir Moldovos bendrosios aviacijos erdvės susitarimą, atsirastų naujų rinkos galimybių ES oro vežėjams, kurie norėtų pradėti vykdyti skrydžius į Moldovą, tačiau šiuo metu neturi tam būtinų skrydžių teisių. Be to, Moldovos oro vežėjams būtų lengviau integruotis į esamus ES oro vežėjų susivienijimus, todėl atsirastų galimybių kurti keleiviams skirtus integruotus produktus ir geresnes paslaugas, o pasinaudojus masto ekonomija padidėtų veiksmingumas.

Be šios ekonominės naudos, labai svarbi ir bendra politinė reikšmė, nes toks susitarimas labai padėtų siekti ES Europos kaimynystės politikos, Rytų šalių partnerystės, taip pat Partnerystės ir bendradarbiavimo susitarimo ir būsimo Asociacijos susitarimo su Moldova tikslų.

Tvirtas Moldovos Vyriausybės politinis pasiryžimas sudaryti tokį susitarimą yra dar vienas svarbus aspektas, į kurį reikia atsižvelgti.

ES ir Moldovos bendrosios aviacijos erdvės susitarimu visiems ES oro vežėjams būtų sudarytos vienodos sąlygos ir leista keleiviams iš visų valstybių narių naudotis panašiomis sąlygomis ir intensyvesniu susisiekimu tarp ES ir Moldovos ir atvirkščiai. Be to, ES ir Moldovos bendrosios aviacijos erdvės susitarimas būtų teisinis pagrindas, kuriuo remiantis būtų galima pradėti teikti oro susisiekimą paslaugas iš tų valstybių narių, kurios šiuo metu nėra sudariusios dvišalių oro susisiekimą paslaugų susitarimų su Moldova.

6. IŠVADOS

Atvėrus rinką, ES ir Moldovos keleiviai turėtų daugiau galimybių keliauti. Tikimasi, kad, išaugus tiesioginių skrydžių tarp ES ir Moldovos skaičiui ir bendram skrydžių skaičiui, padidėtų prekybos ir turizmo srutai. Ekonominės naudos gautų ir ES, ir Moldovos oro susisiekimą bendrovės bei oro uostai.

Bus svarbu užtikrinti, kad rinkų atvėrimas ir integracija būtų vykdomi darniai, atsižvelgiant į kitus svarbius politikos tikslus ir mažinant galimą neigiamą poveikį. Šiomis aplinkybėmis bus būtina užtikrinti, kad, atveriant rinką, tuo pat metu būtų vykdomas reguliavimo bendradarbiavimas ir (arba) konvergencija. Tai ypač svarbu tokiose esminėse srityse, kaip sauga, saugumas, aplinkos apsauga ir konkurencijos teisė.

Atviroms rinkoms reikia sąžiningą konkurenciją ir aukšto lygio saugos bei saugumo standartus užtikrinančios struktūros. Sprendžiant aplinkosaugos klausimus, susitarimas turi atitikti ES įsipareigojimus dėl darnaus vystymosi. Labai svarbu, kad susitarimu nebūtų suvaržytos ES galimybės taikyti reguliavimo arba ekonomines priemones, kuriomis siekiama sušvelninti nepageidaujamą vis intensyvesnio oro eismo šalutinį poveikį, ypač poveikį oro kokybei bei triukšmo lygiui šalia oro uostų ir pasaulio klimato kaitai. Oro eismo valdymo srityje galimybė į Bendro Europos dangaus iniciatyvos įgyvendinimą įtraukti Moldovą padėtų gerinti galiojančius saugos standartus, optimizuoti veiksmingumą bei pajėgumus ir kuo labiau sumažinti vėlavimą.

Išsamūs derybų su Moldova įgaliojimai būtų grindžiami dviem vienodos svarbos aspektais: rinkos atvėrimu bei liberalizavimu ir saugos bei saugumo standartų reguliuojamuoju derinimu už ES ribų. Šiuo atžvilgiu ES ir Moldovos bendrosios aviacijos erdvės susitarimas labai padėtų siekti Europos kaimynystės politikos, Rytų šalių partnerystės, taip pat ES ir Moldovos partnerystės ir bendradarbiavimo susitarimo tikslų.

Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija siūlo derėtis su Moldova dėl išsamaus atviro aviacijos susitarimo bei jį sudaryti ir rekomenduoja Tarybai įgalioti Komisiją pradėti derybas dėl tokio susitarimo. Derybas ves Komisijos tarnybos; į jas bus visapusiškai įtraukta Europos išorės veiksmų tarnyba ir bus deramai atsižvelgiama į Tarybos sprendimą 2010/427/ES.

Komisija glaudžiai bendradarbiaus su valstybėmis narėmis ir visomis susijusiomis suinteresuotosiomis šalimis, toliau plėtodama siūlomame Tarybos sprendime nustatytus tikslus ir jų siekdama.