



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 2.5.2011
COM(2011) 240 final

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

Desarrollo de un Espacio Aéreo Común con la República de Moldavia

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

Desarrollo de un Espacio Aéreo Común con la República de Moldavia

1. INTRODUCCIÓN

En su Comunicación de 2005 titulada «Desarrollo de la política exterior comunitaria en el sector de la aviación»¹, la Comisión subrayaba la importancia de crear un Espacio Aéreo Común con los países vecinos del Este y del Sur. El objetivo último de ese Espacio Aéreo Común es crear un mercado del transporte aéreo amplio y abierto sobre la base de normas comunes. En junio de 2005, el Consejo de la Unión Europea refrendó este objetivo y acogió favorablemente el avance logrado mediante la incorporación de los países vecinos de la UE a ese marco².

La Comisión analizó la aplicación de este proceso en su Comunicación de 2008 «Un Espacio Aéreo Común con los países vecinos para 2010: Informe de situación»³. Su conclusión fue que se habían obtenido resultados positivos y que había que acelerar el proceso.

Las sucesivas ampliaciones de la Unión Europea en 2004 y 2007 han reforzado todavía más la interdependencia entre la UE y sus vecinos orientales y meridionales. En junio de 2006, la UE y sus Estados miembros firmaron el Acuerdo sobre el Espacio Aéreo Común Europeo (EACE) con los países de los Balcanes Occidentales, al que siguió la firma del primer Acuerdo de Aviación Euromediterráneo con Marruecos en diciembre de 2006. En diciembre de 2010 se firmaron acuerdos sobre el Espacio Aéreo Común con Georgia y Jordania, y están todavía en curso las negociaciones con Ucrania, Líbano, Túnez e Israel.

La creación de un Espacio Aéreo Común más amplio aporta beneficios en varios aspectos:

- Apoya la política europea de vecindad facilitando el desarrollo de un mercado del transporte aéreo integrado y la creación de mejores conexiones de transporte entre todos los países interesados.
- Promueve el desarrollo económico de países que tienen perspectivas de integración en la Unión Europea.
- Fomenta la adopción de normas de aviación europeas de alta calidad, contribuyendo de esta manera a garantizar un nivel elevado de seguridad física y operacional de la aviación en toda la región.

¹ COM (2005) 79 final de 11 marzo 2005.

² Coreper / Consejo de la Unión Europea, 27 de junio de 2005: «Conclusiones sobre el desarrollo de la política exterior comunitaria en el sector de la aviación».

³ COM (2008) 596 final de 1 octubre 2008.

- Potencia la cooperación institucional entre las autoridades responsables en ámbitos como la seguridad de la aviación.
- Garantiza el desarrollo futuro de toda la industria europea de aviación mediante el establecimiento de un marco reglamentario coherente para un mercado ampliado.

La presente comunicación aborda el tema específico de las relaciones en materia de transporte aéreo entre la UE y la República de Moldavia (en lo sucesivo, Moldavia). Habida cuenta de su localización geográfica, unas buenas conexiones de transporte aéreo entre Moldavia y la UE son cruciales para el desarrollo económico del país.

En abril de 2010, el Gobierno moldavo expresó su deseo de entablar negociaciones con vistas a la celebración de un acuerdo de espacio aéreo común entre la UE y Moldavia. A raíz de esa petición, los servicios de la Comisión evaluaron la situación actual del sector moldavo del transporte aéreo y de sus estructuras de supervisión. Se emprendió además un análisis de las posibles repercusiones de la celebración de un acuerdo de esas características.

Sobre la base de esta labor, que viene resumida en la presente Comunicación, la Comisión recomienda al Consejo que autorice a la Comisión a negociar un acuerdo global de Espacio Aéreo Común con Moldavia. Siguiendo la lógica de los acuerdos entre la UE y otros países vecinos, el acuerdo con Moldavia debería basarse en una combinación de una apertura progresiva del mercado y de un proceso paralelo de cooperación reglamentaria y armonización gradual. Los ámbitos prioritarios deben ser la apertura del mercado, la libertad de establecimiento, unas condiciones equitativas de competencia y normas comunes en los ámbitos de la seguridad física y operacional de la aviación, la gestión del tráfico aéreo, las condiciones sociales y la protección del medio ambiente.

2. UE-MOLDAVIA: RELACIONES POLÍTICAS

En la última década, la UE y Moldavia han establecido una estrecha relación:

- El acuerdo de colaboración y de cooperación entre la UE y Moldavia (ACC) fue firmado en 1994 y entró en vigor en 1998⁴. El acuerdo abarca una amplia gama de materias, incluido el comercio, la cooperación económica y la aproximación de las legislaciones. De acuerdo con las disposiciones sobre la aproximación de las legislaciones (artículo 50 del ACC), Moldavia hará todo lo posible para que su legislación (incluida la relativa al sector del transporte) se vaya haciendo gradualmente compatible con la de la UE. El artículo 62 del ACC pone especialmente de relieve el ámbito del transporte y la necesidad de que Moldavia reestructure y modernice sus sistemas de transporte para fortalecer la cooperación entre la UE y Moldavia. Se hace asimismo énfasis en la necesidad de cooperar y modernizar los aeropuertos y la gestión del tráfico aéreo y de fomentar las interconexiones transeuropeas. En enero de 2010 se entablaron negociaciones para un futuro acuerdo de asociación entre la UE y Moldavia que está previsto que sustituya al vigente ACC. El objetivo de ese acuerdo es profundizar en la

⁴

DO L 181/1998 de 24.6.1998, p. 3.

asociación política y la integración económica entre la UE y Moldavia. El objetivo de la integración se perseguirá, entre otros, en el ámbito del transporte.

- En paralelo a este proceso, la política europea de vecindad se ha ido desarrollando desde 2004. Su objetivo es fomentar la prosperidad, estabilidad y seguridad de los países vecinos de la UE y evitar que surjan nuevas líneas divisorias con la UE ampliada. Esta política se lleva a cabo mediante planes de acción de la política europea de vecindad convenidos individualmente entre la UE y cada país asociado. El plan de acción de la política europea de vecindad entre la UE y Moldavia fue adoptado en 2005, y desde entonces la Comisión ha revisado cada año los avances logrados. Las disposiciones de la política de vecindad en el ámbito del transporte abogan por el desarrollo del sector de la aviación y por una mayor integración de Moldavia en el mercado europeo del transporte aéreo. El plan de acción de la política europea de vecindad enumera las medidas que se deberían aplicar en el sector del transporte aéreo (en particular, una cooperación más estrecha en los ámbitos de la seguridad física y operacional de la aviación y de la gestión del tráfico aéreo). El concepto de una colaboración más ambiciosa entre la Unión Europea y los países asociados también se refleja en la Declaración Conjunta de la Cumbre de Praga de la Asociación Oriental, firmada el 7 de mayo de 2009.
- En 2007, Moldavia presentó una «Estrategia Nacional de Desarrollo 2008-2011» que contiene un claro compromiso por su parte de incorporar el acervo comunitario a su Derecho interno y de velar por su aplicación. En lo que respecta al transporte aéreo, la Estrategia Nacional de Desarrollo pide el aumento de la seguridad, de la capacidad aeroportuaria, y de la calidad de los servicios ofrecidos a los pasajeros. Además, Moldavia adoptó una «Estrategia de Desarrollo de la Aviación Civil para 2007-2012»⁵ que proporciona un marco para la aplicación de las medidas relacionadas en todos los ámbitos principales del transporte aéreo. Por otra parte, el «Programa de Gobierno para 2009 a 2013» de Moldavia contiene prioridades concretas en lo que respecta a la aviación, como la creación de un mercado liberalizado del transporte aéreo a fin de atraer a compañías aéreas de bajo coste.
- Más concretamente en lo que se refiere al transporte aéreo, Moldavia participa activamente en varias estructuras paneuropeas de aviación. Moldavia es desde 1996 miembro de pleno derecho de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) y en 2000 se convirtió en miembro de Eurocontrol. En el ámbito de la seguridad de la aviación, Moldavia participa en el programa SAFA⁶ mediante un acuerdo de trabajo con la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) firmado en 2006. En 2009 se firmó un segundo acuerdo de trabajo entre la AESA y la Autoridad de Aviación Civil de Moldavia en el marco de la transición de las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas. El «Acuerdo Horizontal»⁷ entre la UE y Moldavia que adapta los acuerdos bilaterales entre los Estados miembros y Moldavia al Derecho de la UE se firmó en 2006.

⁵ Decisión gubernamental n° 987 sobre la aprobación de la Estrategia de Aviación Civil para 2007-2012, de 30 de agosto de 2007.

⁶ «Safety Assessment of Foreign Aircraft» (Evaluación de la Seguridad de Aeronaves Extranjeras)

⁷ DO L 126/2006, de 13.5.2006, p. 24.

En cuanto a los avances logrados, la Comisión publicó informes sobre la evolución de la aplicación del Acuerdo de Colaboración y Cooperación y del plan de acción de la política europea de vecindad. El informe de 2010⁸ sobre la aplicación en 2009 del Acuerdo de Colaboración y Cooperación y del plan de acción de la política europea de vecindad ya indicaba que Moldavia es un candidato potencial para la incorporación al Espacio Aéreo Común y reconocía que la firma de un acuerdo de cooperación con la AESA era un paso importante para la integración de Moldavia en el sistema europeo de seguridad aérea.

3. UE-MOLDAVIA: RELACIONES ECONÓMICAS Y SU IMPACTO SOBRE LA AVIACIÓN

Habida cuenta de la distancia que la separa de las principales ciudades europeas, su ubicación en un enclave sin acceso al mar y la relativamente deficiente infraestructura de transporte terrestre, la aviación es el modo de transporte más importante para comunicar Moldavia con la mayoría de los Estados miembros de la UE.

Las relaciones económicas entre Moldavia y la UE se han desarrollado significativamente en la última década. Según la Oficina Estadística Nacional de Moldavia, las exportaciones de mercancías a la UE aumentaron en un 6 % de enero a octubre de 2010 (en comparación con el mismo periodo de 2009) hasta alcanzar 439 millones de euros, mientras que las importaciones de Moldavia procedentes de la UE aumentaron en un 19,1 % hasta 1 000 millones de euros. Ello indica que el déficit comercial global de Moldavia con la UE es de 561 millones de euros, lo que representa un aumento del 30,9 %. La UE es el socio comercial más importante de Moldavia, circunstancia que se ha reforzado desde la integración de Rumanía en la UE en 2007. En 2008, la UE concedió preferencias comerciales autónomas a Moldavia⁹, lo cual ha tenido efectos positivos en el comercio entre la UE y ese país. El futuro Acuerdo de Asociación entre la UE y Moldavia tiene entre sus objetivos el de establecer una zona de libre comercio exhaustivo e integral en cuanto Moldavia esté preparada para ponerla en pie y sentir sus efectos. Se espera que esa zona de libre comercio dé un mayor ímpetu a las relaciones comerciales entre la UE y Moldavia.

La relativamente pequeña población de Moldavia de 3,6 millones de habitantes y su bajo PIB per cápita hacen que su mercado de transporte aéreo sea relativamente pequeño, si bien está en crecimiento¹⁰.

El tráfico aéreo entre Moldavia y la UE comprende principalmente tráfico de pasajeros, ya que el volumen de carga entre la UE y Moldavia es relativamente bajo. El transporte aéreo internacional con destino y origen en Moldavia se centra en el Aeropuerto Internacional de Chisinau. Las cifras de transporte del aeropuerto han aumentado de 200 000 pasajeros en 2000 hasta más de 900 000 pasajeros en 2010, lo

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

⁹ Reglamento (CE) nº 55/2008 (DO L 20 de 24.1.2008, p. 1).

¹⁰ Según las estimaciones del FMI, Moldavia tiene un PIB per cápita de 1 160 euros (en 2010).

que representa un porcentaje anual de crecimiento de cerca del 14 %¹¹. El Aeropuerto Internacional de Chisinau ha puesto en marcha recientemente un importante programa de inversión para aumentar su capacidad y modernizar su infraestructura general. La UE y el BERD apoyaron este programa en el marco del Mecanismo de Inversión de la Política de Vecindad. En 2010, fue el primer aeropuerto de la Comunidad de Estados Independientes (CEI) que recibió la Acreditación de Carbono en Aeropuertos en reconocimiento por sus esfuerzos para reducir las emisiones de CO₂.

El tráfico hacia la UE representa casi dos tercios de los pasajeros embarcados en Chisinau. El tráfico de pasajeros entre la UE y Moldavia se concentra en las conexiones con un número reducido de Estados miembros de la UE. En 2009, los cinco mercados principales (Italia 34 %, Rumanía 18 %, Alemania 13 %, Hungría 9 % y Austria 8 %) representaron más del 80 % del tráfico total de pasajeros entre la UE y Moldavia, lo cual pone de manifiesto las estrechas relaciones económicas con Rumanía e Italia.

El par de ciudades con el mayor número de pasajeros es Chisinau-Timisoara (Rumanía) con cerca de 40 000 pasajeros, seguido de la conexión Chisinau-Frankfurt con más de 32 000 pasajeros, y Chisinau-Roma con cerca de 22 000 pasajeros en 2009. Fuera de la UE, la conexión Chisinau-Moscú es la que tiene mayor demanda con casi 48 000 pasajeros, seguida de la conexión Chisinau-Istanbul, con cerca de 41 000 pasajeros.

Moldavia ha negociado acuerdos de servicios aéreos (ASA) con cerca de veinte países, de los que dieciséis son Estados miembros de la UE (Austria, Bulgaria, Chipre, la República Checa, Estonia, Francia, Alemania, Grecia, Hungría, Italia, Letonia, Lituania, Polonia, Portugal, Rumanía y el Reino Unido). Los ASA con Estados miembros de la UE normalmente son bastante restrictivos (p.ej., en lo que se refiere a la aprobación de las líneas, las frecuencias, las capacidades de las aeronaves o los horarios). La mayoría de los acuerdos solamente permiten un único destino para una compañía aérea por cada parte. El actual sistema de ASA bilaterales entre los Estados miembros de la UE y Moldavia distorsiona por lo tanto las pautas del tráfico con efectos negativos para las líneas aéreas y los consumidores.

No obstante, es importante señalar que en julio de 2010 sólo seis compañías aéreas de la UE prestaban servicio en el mercado moldavo: AirBaltic desde Riga (Letonia), Austrian Airlines desde Viena (Austria), Carpatair desde Timisoara y Tarom desde Bucarest (Rumanía), Lufthansa desde Múnich (Alemania), y Meridiana desde Milán y Verona (Italia). La parte del mercado de estas compañías aéreas de la UE con vuelos a Moldavia fue del 37 %. Las compañías aérea moldavas controlan una cuota de más del 60 % del mercado del transporte aéreo entre la UE y Moldavia.

¹¹ Pasajeros embarcados en Chisinau. Todas las cifras de transporte provienen de un estudio contratado por la Comisión. Steer Davies Gleave: «Study on the economic benefit of a common aviation area agreement between the EU and the Republic of Moldova». Londres, enero de 2011.

4. EL SECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL EN MOLDAVIA

Hay dos compañías aéreas moldavas que operan rutas con origen o destino en la UE: la compañía de bandera Air Moldova y el operador privado Moldovan Airlines:

- Air Moldova opera una flota relativamente moderna a destinos de la UE (tres aparatos civiles de gran tamaño Airbus A320 y dos aeronaves regionales Embraer 190). Desde enero de 2010, Air Moldova ha volado a un total de 13 destinos, diez de los cuales ubicados en Estados miembros de la UE (Alemania, Austria, Bulgaria, Chipre, la República Checa, España, Francia, Grecia, Italia y Rumanía.).
- Moldovan Airlines es una compañía relativamente pequeña que opera dos aeronaves regionales en rutas a Hungría y Rumanía (Timisoara). La compañía coopera con su compañía hermana rumana, Carpatair, cuya base está en Timisoara.

Además, existen otras compañías moldavas que vuelan principalmente con aeronaves diseñadas en la CEI hacia otros destinos de la UE. (Air Moldova también opera con este tipo de aeronaves, pero principalmente en rutas fuera de la UE).

Por el momento, las puertas de entrada más importantes a la red internacional de transporte aéreo para los pasajeros de Moldavia son Frankfurt (a través de Air Moldova), Múnich (a través de Lufthansa) y Viena (a través de Air Moldova y Austrian Airlines).

Las tarifas aéreas desde Chisinau hacia destinos de la UE y viceversa son relativamente caras, quizás por las condiciones restrictivas de los ASA y por el hecho de que Chisinau no recibe vuelos de compañías de bajo coste. Se puede suponer por tanto que parte de la demanda moldava de transporte aéreo se desvía hacia aeropuertos situados en los países vecinos, Rumanía y Ucrania.

Los servicios de navegación aérea, incluidos los meteorológicos y la información aeronáutica en el espacio aéreo moldavo, son proporcionados por la Agencia Moldava de Servicios de Tráfico Aéreo (MOLDATSA), que está separada de la Administración de la Aviación Civil. Moldavia pertenece a Eurocontrol y participa en la iniciativa regional de gestión del tráfico aéreo en Europa sudoriental (ACE) junto con Rumania, Turquía y Bulgaria. Además, Moldavia está adaptando en la medida de lo posible su legislación nacional y su entorno reglamentario en materia de transporte aéreo a la política del Cielo Único Europeo.

La Administración de Aviación Civil de la República de Moldavia administra y regula la totalidad del sector de la aviación civil. Esa Administración actúa bajo la supervisión política del Ministerio de Transportes moldavo.

5. BENEFICIOS DE UN ACUERDO DE ESPACIO AÉREO COMÚN ENTRE LA UE Y MOLDAVIA

La creación del mercado único de la aviación emprendida en la UE a principios de los años 90 ha contribuido significativamente a imprimir dinamismo y eficacia al sector y ha dado grandes beneficios económicos y sociales.

La celebración de acuerdos de espacio aéreo común con los países orientales y meridionales vecinos de la Unión ha probado que pueden lograrse efectos positivos similares sobre los volúmenes y la eficacia del transporte también en esos mercados. A este respecto, desde la liberalización del mercado del transporte aéreo entre la UE y los Balcanes Occidentales en 2006 y 2010 se registraron tasas de crecimiento de alrededor del 12 % en términos de plazas disponibles, y pueden esperarse efectos similares en el mercado UE-Moldavia.

Para medir esos efectos de forma más precisa, la Comisión emprendió un análisis de los efectos posibles de la celebración de un acuerdo de espacio aéreo común entre la UE y Moldavia¹². El estudio prevé unas tasas anuales de crecimiento del transporte aéreo entre la UE y Moldavia de cerca del 15 % para el período 2010-2015¹³. Los beneficios respectivos para Moldavia por una parte, y para la UE por otra, pueden resumirse de la manera siguiente:

- El beneficio económico de un acuerdo de esas características para Moldavia se calcula en unos 17 millones de euros al año (principalmente como consecuencia de la disminución de las tarifas aéreas y del incremento de los viajes en avión y de la actividad económica asociada)¹⁴. El análisis muestra asimismo que las tarifas aéreas en las rutas hacia destinos populares como Italia probablemente caerán de forma significativa como consecuencia del aumento de la competencia.
- Debido al tamaño del mercado, los beneficios económicos de un acuerdo de esas características serán sin embargo relativamente pequeños para la UE. Por otra parte, algunas compañías aéreas de la UE han señalado problemas con las condiciones más bien restrictivas de los acuerdos de servicios aéreos en sus operaciones diarias. La experiencia demuestra que el mecanismo de aplicación de acuerdos similares de espacio aéreo común es útil para ayudar a resolver asuntos empresariales de este tipo (principalmente a través del Comité Mixto) ya que las compañías aéreas tienden a abordar estos problemas más fácilmente de forma colectiva que individualmente. Por otra parte, un acuerdo de espacio aéreo común entre la UE y Moldavia crearía nuevas oportunidades comerciales para las compañías aéreas de la UE que estarían dispuestas a empezar a volar a Moldavia, pero que carecen actualmente de los derechos de tráfico necesarios. Asimismo, podría facilitar la integración de las compañías aéreas moldavas en las alianzas de aerolíneas existentes en la UE, lo cual permitiría desarrollar productos integrados, mejorar los servicios prestados a los pasajeros e incrementar la eficiencia gracias a las economías de escala.

Igualmente importantes que estos beneficios económicos son, no obstante, las consideraciones políticas globales, ya que un acuerdo de estas características reforzaría de forma significativa los objetivos de la política de vecindad de la UE y

¹² Steer Davies Gleave: «Study on the economic benefit of a common aviation area agreement between the EU and the Republic of Moldova» Londres, enero de 2011.

¹³ Esta cifra debe compararse con la previsión de una tasa anual de crecimiento del tráfico aéreo de alrededor del 8% en el mismo período en un escenario de mantenimiento de la situación actual.

¹⁴ Si se deducen el impacto medioambiental y los recursos adicionales necesarios para hacer frente al aumento del trabajo administrativo derivado de la aplicación del acervo comunitario, el beneficio económico para Moldavia se calcula en cerca de 10 millones de euros al año.

de la Asociación Oriental, así como los acuerdos de colaboración y cooperación y el futuro acuerdo de asociación con Moldavia.

La fuerte voluntad política del Gobierno de Moldavia para celebrar dicho acuerdo es un elemento adicional importante que hay que tener en cuenta.

La firma de un Acuerdo de Espacio Aéreo Común entre la UE y Moldavia crearía un entorno competitivo en condiciones de igualdad para todas las compañías aéreas de la UE y permitiría a los pasajeros de todos los Estados miembros beneficiarse de condiciones similares y de las ventajas del aumento del tráfico entre la UE y Moldavia. Además, un Acuerdo de Espacio Aéreo Común entre la UE y Moldavia proporcionaría la base jurídica para el establecimiento de servicios aéreos a partir de aquellos Estados miembros que todavía no tienen acuerdos bilaterales de servicios aéreos con Moldavia.

6. CONCLUSIONES

La liberalización del mercado tendría como consecuencia un considerable aumento de las posibilidades de viaje para los pasajeros moldavos y de la UE. Se espera que el número de conexiones directas entre la UE y Moldavia y el número total de vuelos incremente de forma significativa los flujos comerciales y turísticos. Habrá beneficios económicos para las compañías aéreas y los aeropuertos tanto de la UE como de Moldavia.

Resultará crucial asegurar que la apertura e integración de los mercados se lleve a cabo con un método equilibrado que tenga en cuenta otros objetivos políticos importantes y atenúe los posibles efectos adversos de esta actuación. En este contexto, será esencial garantizar que el proceso de liberalización del mercado vaya acompañado de un proceso paralelo de cooperación o convergencia reglamentaria. Esto reviste especial importancia en áreas cruciales tales como la seguridad física y operacional, la protección del medio ambiente y el Derecho de competencia.

Los mercados liberalizados requieren un marco que garantice, además de competencia leal, niveles elevados de seguridad y protección. Por lo que respecta a los aspectos medioambientales, el acuerdo debe ser coherente con el compromiso de la UE en materia de desarrollo sostenible. Es especialmente importante, pues, que el acuerdo no restrinja la capacidad de la UE de aplicar los instrumentos reguladores o económicos necesarios para mitigar los efectos secundarios no deseados del aumento del tráfico aéreo, especialmente en lo que se refiere a la calidad del aire, los niveles de ruido alrededor de los aeropuertos y la contribución al cambio climático planetario. En el ámbito de la gestión del tráfico aéreo, la posibilidad de ampliar el Cielo Único Europeo a Moldavia ayudaría a aumentar los niveles actuales de seguridad, a optimizar la eficiencia y la capacidad, y a minimizar los retrasos.

Un mandato global para las negociaciones con Moldavia se basaría en dos capítulos de igual importancia: por una parte, la apertura y liberalización del mercado y, por otra, la armonización reglamentaria de las normas de seguridad física y operativa más allá de las fronteras de la UE. A este respecto, la celebración de un acuerdo de Espacio Aéreo Común entre la UE y Moldavia representaría una contribución importante al alcance de los objetivos de la política europea de vecindad, la

Asociación Oriental y el acuerdo de colaboración y cooperación entre la UE y Moldavia.

Visto cuanto antecede, la Comisión propone la negociación y celebración de un acuerdo global sobre aviación con Moldavia, y solicita al Consejo que la autorice para entablar las negociaciones oportunas a tal fin. Las negociaciones serán llevadas a cabo por los servicios de la Comisión, con la plena participación del Servicio Europeo de Acción Exterior (SEAE) y teniendo debidamente en cuenta la Decisión 2010/427/UE del Consejo.

La Comisión colaborará estrechamente con los Estados miembros y todos los interesados para definir y alcanzar los objetivos fijados en la Decisión del Consejo propuesta.