



EUROOPAN KOMISSIO

Bryssel 2.5.2011
KOM(2011) 240 lopullinen

KOMISSION TIEDONANTO

Yhteisen ilmailualueen kehittäminen Moldovan tasavallan kanssa

KOMISSIION TIEDONANTO

Yhteisen ilmailualueen kehittäminen Moldovan tasavallan kanssa

1. JOHDANTO

Vuonna 2005 antamassaan tiedonannossa *Yhteisön ulkoisen ilmailupolitiikan kehittämisestä*¹ komissio korostaa yhteisen ilmailualueen luomisen tärkeyttä EU:n itäisten ja eteläisten naapurivaltioiden kanssa. Tällaisen yhteisen ilmailualueen lopullisena tavoitteena on luoda yhteisiin sääntöihin pohjautuvat laajat ja avoimet ilmailumarkkinat. Euroopan unionin neuvosto tuki kesäkuussa 2005 tätä tavoitetta ja pani tyytyväisenä merkille edistyksen, jota oli tapahtunut EU:n naapurivaltioiden ottamisessa mukaan tällaiseen kehykseen².

Komissio analysoi tämän prosessin täytäntöönpanoa vuonna 2008 antamassaan tiedonannossa *Yhteinen ilmailualue naapurimaiden kanssa vuoteen 2010 mennessä – kertomus edistymisestä*³. Siinä todettiin, että prosessissa oli saatu myönteisiä tuloksia ja että sen täytäntöönpanoa olisi nopeutettava.

Euroopan unionin vuosina 2004 ja 2007 tapahtunut laajentuminen on edelleen vahvistanut EU:n ja sen itäisten ja eteläisten naapurivaltioiden välistä keskinäistä riippuvuutta. EU ja sen jäsenvaltiot allekirjoittivat kesäkuussa 2006 Länsi-Balkanin maiden kanssa sopimuksen Euroopan yhteisestä ilmailualueesta (ECAA). Tämän jälkeen allekirjoitettiin joulukuussa 2006 Marokon kanssa ensimmäinen Euro–Välimeri-ilmailusopimus. Yhteistä ilmailualueita koskevat sopimukset allekirjoitettiin joulukuussa 2010 Georgian ja Jordanian kanssa, ja neuvottelut ovat yhä käynnissä Ukrainan, Libanonin, Tunisian ja Israelin kanssa.

Laajemman yhteisen ilmailualueen luomisesta on hyötyä monella eri tavalla. Sillä tuetaan

- Euroopan naapuruuspolitiikan täytäntöönpanoa helpottamalla yhdentyneiden ilmailumarkkinoiden kehittämistä ja parempien liikenneyhteyksien luomista kaikkien mukana olevien maiden välillä,
- talouden kehitystä sellaisissa maissa, joilla on potentiaalia tulla Euroopan unionin jäseniksi,
- korkeatasoisten eurooppalaisten ilmailuvaatimusten edistämistä, minkä avulla on helpompi varmistaa lentoturvallisuuden ja ilmailun turvaamisen korkeatasoisuus,
- asianomaisten vastuussa olevien viranomaisten välistä yhteistyötä esimerkiksi lentoturvallisuuden alalla,

¹ KOM(2005) 79 lopullinen, 11. maaliskuuta 2005.

² Euroopan unionin neuvoston 27. kesäkuuta 2005 tekemät päätelmät yhteisön ulkoisen ilmailupolitiikan kehittämisestä.

³ KOM(2008) 596 lopullinen, 1. lokakuuta 2008.

- koko eurooppalaisen ilmailuteollisuuden tulevaisuuden kehitystä tarjoamalla johdonmukainen sääntelykehys laajentuneita markkinoita varten.

Tässä tiedonannossa käsitellään EU:n ja Moldovan tasavallan (jäljempänä ”Moldova”) välisiä ilmailusuhteita. EU:n ja Moldovan väliset hyvät lentoliikenneyhteydet ovat maantieteellisistä syistä keskeisen tärkeitä Moldovan talouden kehittymiselle.

Moldovan hallitus ilmaisi huhtikuussa 2010 toiveensa aloittaa neuvottelut EU:n ja Moldovan välisestä yhteistä ilmailualuetta koskevasta sopimuksesta. Pyynnön johdosta komission yksiköt ovat arvioineet Moldovan lentoliikennealan nykyistä tilannetta ja sen valvontarakenteita. Lisäksi on tehty taloudellinen analyysi tällaisen sopimuksen vaikutuksista.

Edellä mainituista arviosta ja taloudellisesta analyysistä esitetään yhteenveto tässä tiedonannossa. Näiden selvitysten tulosten perusteella komissio suosittaa neuvostolle, että tämä valtuuttaa komission neuvottelemaan kattavan sopimuksen yhteisestä ilmailualueesta Moldovan kanssa. EU:n ja muiden naapurivaltioiden välisten sopimusten tavoin neuvoteltavan sopimuksen olisi rakennuttava toimenpiteiden yhdistelmälle, jossa markkinat avataan asteittain ja samanaikaisesti toteutetaan sääntely-yhteistyötä ja asteittaista yhdenmukaistamista. Keskeisiksi tavoitteiksi olisi asetettava markkinoiden avaaminen, sijoittautumisvapaus, tasapuoliset kilpailuedellytykset sekä yhteiset säännöt lentoturvallisuuden, ilmailun turvaamisen, ilmaliikenteen hallinnan, sosiaalisten olosuhteiden ja ympäristönsuojelun aloilla.

2. EU:N JA MOLDOVAN VÄLISET POLIITTISET SUHTEET

Viimeisten 10 vuoden aikana EU ja Moldova ovat luoneet tiiviit suhteet:

- EU:n ja Moldovan kumppanuus- ja yhteistyösopimus allekirjoitettiin vuonna 1994, ja se tuli voimaan vuonna 1998⁴. Se kattaa suuren joukon aloja kuten kaupan, taloudellisen yhteistyön ja lainsäädännön lähentämisen. Lainsäädännön lähentämistä koskevien määräysten mukaan (sopimuksen 50 artikla) Moldova pyrkii varmistamaan, että sen lainsäädäntöä (liikenneala mukaan luettuna) yhdenmukaistetaan asteittain EU:n lainsäädännön kanssa. Sopimuksen 62 artiklassa korostetaan erityisesti Moldovan tarvetta uudistaa ja nykyaikaistaa liikennejärjestelmiään, jotta EU:n ja Moldovan välinen yhteistyö lujittuisi. Siinä korostetaan erityisesti tarvetta toimia yhteistyössä lentoasemien ja ilmaliikenteen hallinnan nykyaikaistamisessa ja edistää Euroopan laajuisia yhteyksiä. Neuvottelut kumppanuus- ja yhteistyösopimuksen korvaavasta EU:n ja Moldovan assosiaatiosopimuksesta käynnistettiin tammikuussa 2010. Tämän sopimuksen tavoitteena on syventää entisestään poliittista assosiaatiota ja taloudellista yhdentymistä EU:n ja Moldovan välillä. Yhdentymistavoitteeseen pyritään muun muassa liikenteen alalla.
- Tämän prosessin rinnalla on kehitetty Euroopan naapuruuspolitiikkaa (ENP) vuodesta 2004 lähtien. ENP:n tavoitteena on vahvistaa EU:n naapurivaltioiden

⁴ EYVL L 181, 24.6.1998, s. 3.

hyvinvointia, vakautta ja turvallisuutta ja estää uusien jakolinjojen syntyminen laajentuneen EU:n kanssa. Tätä politiikkaa toteutetaan Euroopan naapuruuspolitiikan toimintaohjelmien (ENP-toimintaohjelmien) avulla. Ohjelmista sovitaan EU:n ja kunkin kumppanimaan kanssa erikseen. EU:n ja Moldovan ENP-toimintaohjelma hyväksyttiin vuonna 2005, minkä jälkeen komissio on vuosittain tarkastellut saavutuksia. ENP-toimintaohjelman liikennettä koskeviin määräyksiin sisältyy ilmailualan kehittäminen ja kehoitus saattaa Moldova entistä tiiviimmin osaksi Euroopan lentoliikennemarkkinoita. ENP-toimintaohjelmassa luetellaan toimenpiteet, jotka olisi toteutettava ilmailualalla (erityisesti entistä tiiviimpi yhteistyö lentoturvallisuuden, ilmailun turvaamisen ja ilmaliikenteen hallinnan aloilla). EU:n ja kumppanimaiden välinen entistä kunnianhimoisempi kumppanuus huomioidaan myös itäistä kumppanuutta koskevan Prahan huippukokouksen yhteisessä julkilausumassa, joka allekirjoitettiin 7. toukokuuta 2009 Prahassa.

- Moldova esitteli vuonna 2007 vuosia 2008–2011 koskevan kansallisen kehitysstrategian, jossa se ilmaisee selkeästi sitoutuvansa sisällyttämään unionin säännösten kansalliseen lainsäädäntönsä ja huolehtimaan sen täytäntöönpanosta. Kehitysstrategiassa pyritään lentoliikenteen alalla parantamaan lentoturvallisuutta, lentoasemien valmiuksia ja matkustajapalvelujen laatua. Moldova on myös vahvistanut vuosia 2007–2012 koskevan siviili-ilmailun kehitysstrategian⁵, jossa otetaan käyttöön kehys toimenpiteiden toteuttamiselle kaikilla keskeisillä ilmailun alueilla. Moldovan vuosia 2009–2013 koskevaan hallitusohjelmaan sisältyy niin ikään ilmailua koskevia ensisijaisia tavoitteita, kuten lentoliikennemarkkinoiden vapauttaminen halpalentoyhtiöiden houkuttelemiseksi.
- Moldova on ilmailuasioissa aktiivisesti mukana erilaisissa Euroopan laajuisissa ilmailurakenteissa. Se on ollut Euroopan siviili-ilmailukonferenssin (ECAC) jäsen vuodesta 1996 ja Eurocontrolin jäsen vuodesta 2000. Lentoturvallisuuden alalla se osallistuu SAFA⁶-ohjelmaan Euroopan lentoturvallisuusviraston (EASA) kanssa vuonna 2006 allekirjoittamansa toimintajärjestelyn mukaisesti. Toinen EASAn ja Moldovan siviili-ilmailuviranomaisen välinen toimintajärjestely, joka koskee yhteisiin ilmailuviranomaisiin liittyviä siirtymäjärjestelyjä, allekirjoitettiin vuonna 2009. EU:n ja Moldovan välillä allekirjoitettiin vuonna 2006 ”horisontaalinen sopimus”, jolla jäsenvaltioiden ja Moldovan kahdenväliset sopimukset saatetaan EU:n lainsäädännön mukaisiksi 2006⁷.

Komissio on tarkastellut kumppanuus- ja yhteistyösopimuksen ja ENP-toimintaohjelman täytäntöönpanon edistymistä antamissaan kertomuksissa. Jo vuonna 2010 annetussa kertomuksessa⁸ (joka käsitteli kumppanuus- ja yhteistyösopimuksen ja ENP-toimintaohjelman täytäntöönpanoa vuonna 2009) todettiin, että Moldova on potentiaalinen ehdokas liittymään yhteiseen ilmailualueeseen ja että EASAn kanssa tehdyn yhteistyösopimuksen allekirjoittaminen on ollut merkittävä askel Moldovan yhdentymisessä Euroopan lentoturvallisuusjärjestelmään.

⁵ Hallituksen päätös nro 987, annettu 30. elokuuta 2007, vuosia 2007–2012 koskevasta siviili-ilmailustrategiasta.

⁶ Ulkomaisten ilma-alusten turvallisuuden arviointi.

⁷ EUVL L 126, 13.5.2006, s. 24.

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

3. EU:N JA MOLDOVAN TALOUSSUHTEET JA NIIDEN VAIKUTUS ILMAILUUN

Koska Moldova sijaitsee kaukana Euroopan merkittävimmistä kaupungeista, se on sisämaavaltio ja sen maaliikenneinfrastruktuuri on melko huono, lentoliikenne on tärkein ja ainoa liikennemuoto, jolla Moldovasta voidaan luoda liikenneyhteydet useimpiin EU:n jäsenvaltioihin.

EU:n ja Moldovan taloussuhteet ovat kehittyneet huomattavasti kuluneiden 10 vuoden aikana. Moldovan kansallisen tilastokeskuksen mukaan tavaravienti EU:hun kasvoi 6 prosenttia 439 miljoonaan euroon ajanjaksolla tammikuu–lokakuu 2010 edellisen vuoden vastaavaan jaksoon verrattuna, kun taas EU:sta Moldovaan tapahtuva tuonti kasvoi 19,1 prosenttia 1 miljardiin euroon. Näin ollen Moldovan kokonaiskauppavaje EU:n kanssa oli 561 miljoonaa euroa (kasvua 30,9 prosenttia). EU on Moldovan tärkein kauppakumppani, ja sen merkitys on kasvanut, kun Romania liittyi EU:hun vuonna 2007. EU myönsi vuonna 2008 uusia yksipuolisia tullietuuksia Moldovalle⁹, mikä on vaikuttanut myönteisesti EU:n ja Moldovan väliseen kauppaan. Tulevassa EU:n ja Moldovan assosiaatiosopimuksessa pyritään perustamaan todellinen ja kattava vapaakauppa-alue, jos ja kun Moldova on valmis panemaan sellaisen täytäntöön ja selviytymään sen vaikutuksista. Tämä todennäköisesti vauhdittaisi entisestään EU:n ja Moldovan kauppasuhteita.

Koska Moldovan väkiluku on vain 3,6 miljoonaa ja sen BKT asukasta kohti on alhainen, kyse on melko pienistä (mutta kasvavista) ilmailumarkkinoista¹⁰.

EU:n ja Moldovan välisessä lentoliikenteessä on kyse pääasiassa matkustajaliikenteestä (EU:n ja Moldovan välillä kuljetettavan lentorahdin määrä on melko vähäinen). Kansainvälinen lähtevä ja saapuva lentoliikenne tapahtuu Moldovassa pääasiassa Chisinaun kansainvälisen lentoaseman kautta. Lentoaseman liikennemäärät ovat kasvaneet 200 000 matkustajasta vuonna 2000 yli 900 000 matkustajaan vuonna 2010 eli kasvu on ollut vuositasolla noin 14 prosenttia¹¹. Chisinaun kansainvälinen lentoasema on käynnistänyt hiljattain merkittävän investointiohjelman tarkoituksena lisätä kapasiteettiaan ja nykyaikaistaa koko infrastruktuuriaan. EU ja Euroopan jälleenrakennus- ja kehityspankki (EBRD) ovat tukeneet tätä ohjelmaa naapuruuspolitiikan investointivälineen kautta. Chisinaun kansainvälinen lentoasema oli vuonna 2010 Itsenäisten valtioiden yhteisön (IVY) ensimmäinen lentoasema, jolle myönnettiin *Airport Carbon Accreditation* -tunnustus, joka on lentoasemille jaettava tunnustus niiden pyrkimyksistä rajoittaa hiilidioksidipäästöjä.

EU:hun suuntautuvan lentoliikenteen osuus on noin kaksi kolmasosaa Chisinausta lähtevien matkustajien määrästä. EU:n ja Moldovan välinen matkustajaliikenne keskittyy Moldovan ja muutamien EU:n jäsenvaltioiden välisiin lentoyhteyksiin. Vuonna 2009 yli 80 prosenttia EU:n ja Moldovan välisestä matkustajaliikenteestä tapahtui viidellä markkinalla (Italia 34 prosenttia, Romania 18 prosenttia, Saksa 13

⁹ Asetus (EY) N:o 55/2008 (EUVL L 20, 24.1.2008, s. 1).

¹⁰ Kansainvälisen valuuttarahaston (IMF) arvioiden mukaan BKT asukasta kohti on 1 160 euroa (vuonna 2010).

¹¹ Chisinausta lähtevät matkustajat. Kaikki liikennemäärät perustuvat komission Steer Davies Gleave -konsulttiyritykseltä tilaamaan selvitykseen: *Study on the economic benefit of a common aviation area agreement between the EU and the Republic of Moldova*, Lontoo, tammikuu 2011.

prosenttia, Unkari 9 prosenttia ja Itävalta 8 prosenttia). Tämä osoittaa, että Moldovalla on läheiset taloussuhteet Romanian ja Italian kanssa.

Vuonna 2009 matkustajamäärä oli suurin eli noin 40 000 matkustajaa reitillä Chisinau–Timisoara (Romania) ja seuraavaksi suurin eli yli 32 000 matkustajaa reitillä Chisinau–Frankfurt ja noin 22 000 matkustajaa reitillä Chisinau–Rooma. EU:n ulkopuolisista reiteistä merkittävin 48 000 matkustajalla on Chisinau–Moskova ja seuraavana noin 41 000 matkustajalla Chisinau–Istanbul.

Moldova on neuvotellut lentoliikennesopimuksen noin 20 maan kanssa, joista 16 on EU:n jäsenvaltioita (Bulgaria, Italia, Itävalta, Latvia, Liettua, Kreikka, Kypros, Puola, Portugali, Romania, Ranska, Saksa, Tšekki, Unkari, Viro ja Yhdistynyt kuningaskunta). EU:n jäsenvaltioiden kanssa neuvotellut lentoliikennesopimukset ovat yleensä melko rajoittavia (esimerkiksi, kun kyse on reittien hyväksymisestä, vuorotiheydestä, ilma-alusten kapasiteetista tai aikatauluista). Useimmissa sopimuksissa sallitaan kummallekin sopimuspuolelle vain yhden liikenteenharjoittajan nimeäminen. Tämän vuoksi EU:n jäsenvaltioiden ja Moldovan välisten kahdenvälisten lentoliikennesopimusten järjestelmä vääristää liikennevirtoja ja siitä on haittaa lentoyhtiöille ja kuluttajille.

On kuitenkin tärkeää huomata, että heinäkuussa 2010 Moldovan markkinoilla toimi vain kuusi EU:n lentoyhtiötä: airBaltic Riiasta (Latviasta), Austrian Airlines Wienistä (Itävallasta), Carpatair Timisoarasta ja Tarom Bukarestistä (Romania), Lufthansa Münchenistä (Saksasta) ja Meridiana Milanosta ja Veronasta (Italiasta). Näiden EU:n lentoyhtiöiden operoimien Moldovan-lentojen markkinaosuus oli 37 prosenttia EU:n ja Moldovan välisten lentojen markkinoista, kun taas Moldovan lentoyhtiöiden osuus oli puolestaan yli 60 prosenttia näistä lentomarkkinoista.

4. MOLDOVAN SIVIILI-ILMAILUALA

EU:n ja Moldovan välisillä reiteillä operoi kaksi moldovalaista lentoyhtiötä: kansallinen lentoyhtiö Air Moldova ja yksityisomistuksessa oleva Moldovan Airlines:

- Air Moldova lentää melko nykyaikaisella kalustolla EU:n kohteisiin (kolme laajarunkoista Airbus A320 siviili-ilma-alusta ja kaksi lyhyemmille reiteille tarkoitettua Embraer 190 -ilma-alusta. Air Moldova lensi tammikuussa 2010 yhteensä 13 kohteeseen, joista 10 sijaitsi EU:n jäsenvaltioissa (Bulgaria, Espanja, Italia, Itävalta, Kreikka, Kypros, Ranska, Romania, Saksa ja Tšekki).
- Moldovan Airlines on melko pieni lentoyhtiö, joka lentää kahdella lyhyemmille reiteille tarkoitettulla ilma-aluksella Romaniaan (Timisoara) ja Unkariin. Lentoyhtiö toimii yhteistyössä Timisoaraa kotilentoasemanaan pitävän romanialaisen sisaryhtiönsä Carpatairin kanssa.

Tämän lisäksi on muitakin moldovalaisia lentoyhtiöitä, jotka lentävät lähinnä IVY-maissa suunnitelluilla lentokoneillaan EU:n ulkopuolisiin kohteisiin. (Myös Air Moldova lentää tällaisilla lentokoneilla, mutta pääasiassa EU:n ulkopuolisiin kohteisiin.)

Tällä hetkellä Moldovasta tulevien lentomatkustajien tärkeimmät kauttakulkulentoasemat kansainvälisille jatkolennoille ovat Frankfurt (Air Moldovan operoimana), München (Lufthansan operoimana) ja Wien (Air Moldovan ja Austrian Airlinesin operoimina).

Chisinaun ja EU:n kohteiden välisten lentojen lippuhinnat ovat melko korkeat. Tämä saattaa johtua melko rajoittavista lentoliikennesopimuksista ja siitä, että Chisinauhin ei lennä yksikään halpalentoyhtiö. On olemassa näyttöä siitä, että edellä mainituista syistä osa Moldovan lentoliikenteen kysynnästä ohjautuu naapurimaiden eli Romanian ja Ukrainan lentoasemille.

Moldovan ilmatilan lennonvarmistuspalvelusta, lentosää- ja ilmailutiedotuspalvelu mukaan luettuina, vastaa valtio-omisteinen Moldovan lentoliikennepalveluvirasto MOLDATSA, joka toimii erillään siviili-ilmailuhallinnosta. Moldova on Eurocontrolin jäsen ja kumppani alueellisessa ”ATM Co-operation in South-Eastern Europe (ACE)” -aloitteessa yhdessä Bulgarian, Romanian ja Turkin kanssa. Moldova yhdenmukaistaa parhaillaan mahdollisuuksien mukaan kansallista ilmailulainsäädäntöään ja ilmailun toimintaympäristöään yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevan politiikan mukaisesti.

Moldovan tasavallan siviili-ilmailuhallinto hallinnoi ja sääntelee koko siviili-ilmailualaa. Se toimii Moldovan liikenneministeriön poliittisen valvonnan alaisena.

5. EU:N JA MOLDOVAN YHTEISTÄ ILMAILUALUETTA KOSKEVASTA SOPIMUKSESTA SAATAVA HYÖTY

EU:n ilmailun sisämarkkinoiden luominen 1990-luvun alkupuolelta alkaen on merkittävästi parantanut alan dynaamisuutta ja tehokkuutta ja siitä on ollut merkittävää taloudellista ja sosiaalista hyötyä.

Yhteistä ilmailualuetta koskevien sopimusten tekeminen EU:n itäisten ja eteläisten naapurivaltioiden kanssa on osoittanut, että samanlaisia liikennemääriin ja liikenteen tehokkuuteen kohdistuvia myönteisiä vaikutuksia voidaan saavuttaa myös Moldovan markkinoilta. Lentoliikennemarkkinoiden vapauttamisen seurauksena EU:n ja Länsi-Balkanin välinen lentoliikenne on kasvanut vuosina 2006–2010 vuositasolla noin 12 prosenttia (tarjolla olevan paikkakapasiteetin perusteella laskettuna). EU:n ja Moldovan välisten lentojen markkinoilla voidaan odottaa samanlaisia vaikutuksia.

Määrittääkseen koituvat vaikutukset tarkemmin komissio on toteuttanut taloudellisen analyysin EU:n ja Moldovan yhteistä ilmailualuetta koskevan sopimuksen mahdollisista vaikutuksista¹². Selvityksessä esitetyn ennusteen mukaan EU:n ja Moldovan välinen lentoliikenne kasvaa vuosina 2010–2015 noin 15 prosenttia vuodessa¹³. Yhteenvetona voidaan todeta, että EU:lle ja Moldovalle koituvat hyödyt ovat seuraavat:

¹² Steer Davies Gleave: *Study on the economic benefit of a common aviation area agreement between the EU and the Republic of Moldova*, Lontoo, tammikuu 2011.

¹³ Tätä täytyy tarkastella sellaista ennustetta vastaan, jonka mukaan lentoliikenne kasvaa samana ajanjaksona noin 8 prosenttia vuodessa tilanteessa, jossa toimenpiteitä ei toteuteta.

- Moldovalle tällaisesta sopimuksesta koituvan taloudellisen hyödyn arvioidaan olevan noin 17 miljoonaa euroa vuodessa (joka johtuu pääasiassa alhaisemmista lippuhinnoista, lentomatkailun kasvusta sekä alaan liittyvästä taloudellisesta toiminnasta)¹⁴. Analyysistä ilmenee myös, että suosittujen reittien (kuten Italiaan suuntautuvien reittien) lippuhinnat todennäköisesti halpenevat huomattavasti kilpailun lisääntyessä.
- Markkinoiden koon vuoksi sopimuksesta EU:lle koituva taloudellinen hyöty on kuitenkin melko pieni. Toisaalta jotkut EU:n lentoyhtiöt ovat raportoineet, että melko rajoittavista lentoliikennesopimuksista aiheutuu ongelmia niiden päivittäiselle toiminnalle. Kokemus on osoittanut, että vastaavanlaisten yhteistä ilmailualuetta koskevien sopimusten täytäntöönpanomekanismi auttaa tällaisten liiketoimintakysymysten ratkaisemisessa (joka tapahtuu pääasiassa sekakomiteassa), koska EU:n lentoyhtiöiden näyttää olevan helpompaa saattaa tällaiset asiat käsiteltäviksi yhdessä (sen sijaan, että yksittäinen lentoyhtiö pyytäisi asian ratkaisemista). EU:n ja Moldovan yhteinen ilmailualue loisi lisäksi uusia markkinamahdollisuuksia sellaisille EU:n lentoyhtiöille, jotka haluaisivat aloittaa liikennöinnin Moldovaan mutta joilla ei tällä hetkellä ole siihen tarvittavia liikenneoikeuksia. Sopimus voisi myös helpottaa moldovalaisten lentoyhtiöiden liittymistä EU:n lentoyhtiöiden nykyisiin liittoutumiin, mikä mahdollistaisi integroitujen tuotteiden kehittämisen, edistäisi parempien palvelujen tarjoamista matkustajille sekä lisäisi tehokkuutta saavutettujen mittakaavaetujen ansiosta.

Saatavan taloudellisen hyödyn kanssa yhtä tärkeitä ovat kuitenkin poliittiset näkökohdat, sillä tällaisella sopimuksella tuettaisiin merkittävällä tavalla EU:n ja Moldovan välisen Euroopan naapuruuspolitiikan, itäisen kumppanuuden, kumppanuus- ja yhteistyösopimuksen ja tulevaisuudessa tehtävän assosiaatiosopimuksen tavoitteiden saavuttamista.

Moldovan hallituksen ilmaisema voimakas poliittinen tahto tehdä tällainen sopimus on myös tärkeä tekijä, joka on syytä ottaa huomioon.

EU:n ja Moldovan yhteistä ilmailualuetta koskeva sopimus vahvistaisi tasavertaiset toimintaedellytykset EU:n lentoyhtiöille ja antaisi kaikkien jäsenvaltioiden ja Moldovan matkustajille mahdollisuuden hyötyä samanlaisista ehdoista ja lisääntyneestä liikenteestä EU:n ja Moldovan välillä. Lisäksi EU:n ja Moldovan yhteistä ilmailualuetta koskeva sopimus toimisi oikeusperustana lentoliikennepalvelujen aloittamiselle sellaisista jäsenvaltioista, joilla ei tällä hetkellä ole kahdenvälistä lentoliikennesopimusta Moldovan kanssa.

6. PÄATELMÄT

Markkinoiden avaamisen seurauksena EU:n ja Moldovan matkustajien matkustusmahdollisuudet parantuisivat. EU:n ja Moldovan välisten suorien lentoyhteyksien määrän sekä lentojen kokonaismäärän odotetaan lisäävän EU:n ja

¹⁴ Jos summasta vähennetään ympäristövaikutukset sekä EU:n säännösten täytäntöönpanon edellyttämän hallinnollisen työn edellyttämät lisäresurssit, Moldovalle koituvan taloudellisen hyödyn arvioidaan olevan noin 10 miljoonaa euroa vuodessa.

Moldovan välistä kauppaa ja matkailua. Tästä koituu taloudellista hyötyä sekä EU:n että Moldovan lentoyhtiöille ja lentoasemille.

On tärkeää huolehtia siitä, että markkinoiden avaaminen ja yhdentäminen tapahtuu tasapainoisesti siten, että otetaan huomioon tärkeät poliittiset tavoitteet ja koetetaan torjua mahdolliset kielteiset vaikutukset. Tässä yhteydessä on erityisen tärkeää varmistaa, että markkinoiden avaamisen rinnalla toteutetaan samanaikaisesti sääntely-yhteistyötä ja/tai lainsäädännön lähentämistä. Tämä on erityisen tärkeää keskeisillä aloilla kuten lentoturvallisuuden, ilmailun turvaamisen, ympäristönsuojelun ja kilpailuoikeuden aloilla.

Avoimet markkinat tarvitsevat kehyksen, jolla taataan tasavertaiset kilpailuedellytykset sekä lentoturvallisuuden ja ilmailun turvaamisen korkean taso. Ympäristönäkökohtien osalta sopimuksen on vastattava EU:n sitoutumista kestäväan kehitykseen. On erityisen tärkeää, ettei sopimuksella rajoiteta EU:n mahdollisuuksia soveltaa sääntely- tai taloudellisia välineitä lentoliikenteen kasvun kielteisten sivuvaikutusten torjumiseksi. Nämä vaikutukset liittyvät erityisesti ilmanlaatuun ja meluun lentoasemien ympäristössä. Lisäksi lentoliikenne vaikuttaa osaltaan maailmanlaajuisen ilmastomuutokseen. Ilmaliikenteen hallinnan alalla mahdollisuus laajentaa yhteinen eurooppalainen ilmatila koskemaan myös Moldovaa edistäisi nykyisiä lentoturvallisuusvaatimuksia optimoisi tehokkuuden ja kapasiteetin hyödyntämisen ja minimoisi viipeitä.

Moldovan kanssa käytäviä neuvotteluja koskeva laaja-alainen valtuutus perustuisi kahteen yhtä tärkeään tavoitekokonaisuuteen: 1) markkinoiden avaaminen ja vapauttaminen ja 2) lentoturvallisuutta ja ilmailun turvaamista koskeviin vaatimuksiin liittyvän sääntelyn yhdenmukaistaminen myös EU:n ulkopuolella. EU:n ja Moldovan yhteistä ilmailualuetta koskevalla sopimuksella edistettäisiin huomattavasti Euroopan naapuruuspolitiikan, itäisen kumppanuuden ja EU:n ja Moldovan kumppanuus- ja yhteistyösopimuksen tavoitteiden saavuttamista.

Edellä esitetyn perusteella komissio ehdottaa kattavan avoimen ilmailusopimuksen neuvottelemista ja tekemistä Moldovan kanssa ja pyytää neuvostoa valtuuttamaan komission aloittamaan tällaista sopimusta koskevat neuvottelut. Neuvottelujen käymisestä vastaavat komission yksiköt ottaen asianmukaisesti huomioon neuvoston päätöksen 2010/427/EU; Euroopan ulkosuhdehallinto (EUH) osallistuu neuvotteluprosessiin täysimääräisesti.

Komissio tekee läheistä yhteistyötä jäsenvaltioiden ja kaikkien niiden sidosryhmien kanssa, joita asia koskee, ehdotetussa neuvoston päätöksessä määriteltyjen tavoitteiden eteenpäin viemiseksi ja saavuttamiseksi.