



EUROOPA KOMISJON

Brüssel 2.5.2011
KOM(2011) 240 lõplik

KOMISJONI TEATIS

Moldova Vabariigiga ühise lennunduspiirkonna väljaarendamine

KOMISJONI TEATIS

Moldova Vabariigiga ühise lennunduspiirkonna väljaarendamine

1. SISSEJUHATUS

Komisjon rõhutas oma 2005. aasta teatises „Ühenduse lennundusalase välispoliitika programmi arendamine”¹ ida- ja lõunapoolsete naaberriikidega ühise lennunduspiirkonna loomise tähtsust. Sellise ühise lennunduspiirkonna lõppeesmärk on luua ühistel eeskirjadel põhinev suur ja avatud lennundusturg. Juunis 2005 toetas Euroopa Liidu Nõukogu kõnealust eesmärki ja tunnustas edusamme, mis on tehtud seoses ELi naaberriikide kaasamisega kõnealusesse raamistikku².

Komisjon analüüsis kõnealuse protsessi rakendamist 2008. aasta teatises „Naaberriikidega ühine lennunduspiirkond aastaks 2010: eduaruanne”³. Ta jõudis järeldusele, et tulemused on positiivsed ja et tegevust tuleks hoogustada.

Euroopa Liidu laienemine 2004. ja 2007. aastal on veelgi suurendanud vastastikust sõltuvust ELi ning selle ida- ja lõunanaabrite vahel. Juunis 2006 sõlmisid EL ja selle liikmesriigid Euroopa ühise lennunduspiirkonna lepingu Lääne-Balkani riikidega. Seejärel sõlmiti detsembris 2006 esimene Euroopa – Vahemere piirkonna lennundusleping Marokoga. Detsembris 2010 sõlmiti ühise lennunduspiirkonna leping Gruusia ja Jordaaniaga ning praegu on veel käimas läbirääkimised Ukraina, Liibanoni, Tuneesia ja Iisraeliga.

Laialdasema ühise lennunduspiirkonna loomisega saadakse kasu mitmes aspektis. Sellega toetatakse:

- Euroopa naabruspoliitika rakendamist, soodustades integreeritud lennundusturu väljaarendamist ja paremate transpordiühenduste loomist kõikide asjaosaliste riikide vahel;
- nende riikide majanduse arengut, millel on väljavaade saada Euroopa Liidu liikmeks;
- rangete Euroopa lennundusnormide edendamist, tänu millele omakorda tagatakse lennuohutuse ja lennundusjulgestuse kõrge tase suuremas piirkonnas tervikuna;
- ametkondlikku koostööd vastutavate asutuste vahel näiteks lennuohutuse valdkonnas;
- Euroopa lennundustööstuse kui terviku edasist arengut, tagades laienenud turu jaoks ühtse reguleeriva raamistiku.

¹ KOM(2005) 79 (lõplik), 11.3.2005.

² Euroopa Liidu Nõukogu, 27. juuni 2005: „Järeldused ühenduse lennundusalase välispoliitika tegevuskava arendamise kohta”.

³ KOM(2008) 596 (lõplik), 1.10.2008.

Käesolevas teatistes käsitletakse ELi ja Moldova Vabariigi (edaspidi „Moldova”) vaheliste lennundussuhete konkreetseid aspekte. Arvestades Moldova geograafilist asukohta, on ELi ja Moldova vaheline hea lennutranspordiühendus riigi majanduse arengu seisukohast äärmiselt tähtis.

Aprillis 2010 väljendas Moldova valitsus oma soovi alustada läbirääkimisi ühist lennunduspiirkonda käsitleva ELi ja Moldova vahelise lepingu üle. Pärast kõnealust taotlust hindasid komisjoni talitused Moldova lennutranspordisektori ja selle järelevalvestruktuuride olukorda. Lisaks analüüsiti sellise lepingu sõlmimise võimalikku majanduslikku mõju.

Tuginedes kõnealusele tööle, mille tulemused on esitatud käesolevas teatistes, soovib komisjon nõukogul volitada komisjoni pidama Moldovaga läbirääkimisi ühise lennunduspiirkonna üldise lepingu üle. Pidades silmas ELi ja teiste naaberriikide vahel sõlmitud lepinguid, peaks Moldovaga sõlmitav leping hõlmama nii turu järkjärgulist avamist kui ka samaaegset õigusloomealast koostööd ja õigusaktide järkjärgulist ühtlustamist. Esmatähtsad valdkonnad peaksid olema turu avamine, asutamisvabadus, võrdsed konkurentsitingimused ning lennuohutuse, lennundusjulgestuse, lennuliikluse korraldamise, sotsiaalingimuste ja keskkonnakaitse alased ühised eeskirjad.

2. ELI JA MOLDOVA POLIITILISED SUHTED

Viimase kümnendi jooksul on EL ja Moldova loonud tihedad suhted.

- ELi–Moldova partnerlus- ja koostööleping (edaspidi „partnerlus- ja koostööleping”) sõlmiti 1994. aastal ja see jõustus 1998. aastal⁴. See hõlmab paljusid küsimusi, sealhulgas kaubavahetust, majanduskoostööd ja õigusaktide ühtlustamist. Vastavalt õigusaktide ühtlustamist käsitlevatele sätetele (partnerlus- ja koostöölepingu artikkel 50) püüab Moldova tagada oma õigusaktide (sealhulgas transpordisektorit käsitlevad õigusaktid) järkjärgulise kooskõlla viimise ELi õigusaktidega. Partnerlus- ja koostöölepingu artiklis 62 on eriliselt rõhutatud transpordivaldkonda ning Moldova vajadust ümber kujundada ja ajakohastada oma transpordisüsteeme, et tugevdada ELi ja Moldova koostööd. Eelkõige rõhutatakse vajadust teha koostööd lennuväljade ja lennuliikluse korraldamise ajakohastamisel ning edendada üleeuroopalisi transpordiühendusi. Läbirääkimised seoses ELi–Moldova tulevase assotsieerimislepinguga, mis peaks asendama partnerlus- ja koostöölepingu, käivitati jaanuaris 2010. Kõnealuse lepingu eesmärk on suurendada ELi ja Moldova poliitilist ühtsust ja majanduslikku integratsiooni. Integratsiooni püütakse saavutada muu hulgas ka transpordivaldkonnas.
- Samal ajal eespool nimetatud protsessiga on alates 2004. aastast arendatud Euroopa naabruspoliitikat. Selle eesmärk on suurendada ELi naaberriikide jõukust ja vältida uute eraldusjoonte teket laienenud ELis. Selle poliitika rakendamiseks kasutatakse Euroopa naabruspoliitika tegevuskavasid (edaspidi „naabruspoliitika tegevuskava”), milles EL ja iga partnerriik lepivad eraldi kokku. ELi–Moldova

⁴

EÜT L 181, 24.6.1998, lk 3.

naabruspoliitika tegevuskava võeti vastu 2005. aastal ja alates sellest ajast on komisjon saavutatud edusammud igal aastal üle vaadanud. Naabruspoliitika tegevuskava transpordisätted hõlmavad lennundussektori arendamist ja püüet integreerida Moldova tugevamini Euroopa lennutransporditurule. Naabruspoliitika tegevuskavas on loetletud meetmed, mida tuleks rakendada lennundussektoris (eelkõige tihedam koostöö lennuohutuse, lennundusjulgestuse ja lennuliikluse korraldamise valdkonnas). Eesmärk luua veelgi tihedamad partnerlussuhted Euroopa Liidu ja partnerriikide vahel kajastub ka Prahast toimunud idapartnerluse teemalise tippkohtumise ühisdeklaratsioonis, mis kirjutati alla 7. mail 2009 Prahast.

- 2007. aastal esitles Moldova riiklikku arengustrateegiat aastateks 2008–2011, mis sisaldab selget kohustust võtta ühenduse õigustik üle siseriiklikku õigusse ja tagada selle jõustamine. Transpordivaldkonnas nähakse riikliku arengukavaga ette suurendada ohutust, lennuväljade läbilaskevõimet ja reisijatele pakutavate teenuste kvaliteeti. Peale selle võttis Moldova vastu ka tsiviillennunduse arengustrateegia aastateks 2007–2012,⁵ milles on sätestatud kõikide olulisemate lennundusvaldkondadega seotud meetmete rakendamise raamistik. Lisaks on Moldova valitsusprogrammis aastateks 2009–2013 kindlaks määratud lennundusvaldkonna konkreetsed prioriteedid, näiteks liberaalse lennutranspordituru loomine eesmärgiga meelitada kohale odavlennuettevõtjaid.
- Konkreetselt lennunduse valdkonnas osaleb Moldova aktiivselt erinevates üleeuroopalistes lennundusstruktuurides. Ta on Euroopa Tsiviillennunduse Konverentsi (ECAC) liige alates 1996. aastast ja Eurocontroli liige alates 2000. aastast. Lennuohutuse valdkonnas osaleb ta välismaiste õhusõidukite ohutuse hindamise (SAFA)⁶ programmis vastavalt Euroopa Lennundusohutusametiga (EASA) 2006. aastal sõlmitud tökokkuleppele. 2009. aastal sõlmisid EASA ja Moldova Tsiviillennundusamet veel ühe tökokkuleppe Ühinenud Lennuametite ülemineku raames. 2006. aastal sõlmisid EL ja Moldova horisontaallempepingu, millega viiakse liikmesriikide ja Moldova vahelised kahepoolsed lepingud kooskõlla ELi õigusega⁷.

Saavutatud edusammude kohta andis komisjon välja partnerlus- ja koostöölepingut ning naabruspoliitika tegevuskava käsitleva eduaruande. Juba 2010. aasta aruandes⁸ (partnerlus- ja koostöölepingu ning naabruspoliitika tegevuskava rakendamise kohta) märgiti, et Moldova on ühise lennunduspiirkonna üks võimalik kandidaat ning tõdeti, et koostöölepingu sõlmimine EASAg oli oluline samm Moldova integreerimisel Euroopa lennuohutussüsteemi.

3. ELI JA MOLDOVA MAJANDUSSUHTED JA NENDE MÕJU LENNUNDUSSEKTORILE

Arvestades vahemaad Moldovast suurematesse Euroopa linnadesse, Moldova kui sisemaariigi asukohta ja sealse maismaatranspordi-infrastruktuuri suhteliselt kehva

⁵ Valitsuse 30. augusti 2007. aasta otsus nr 987, millega kiidetakse heaks tsiviillennunduse arengustrateegia aastateks 2007–2012.

⁶ SAFA – *Safety Assessment of Foreign Aircraft* (Välismaiste õhusõidukite ohutuse hindamine).

⁷ ELT L 126, 13.5.2006, lk 24.

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

olukorda, on lennundus ainus kõige olulisem transpordiliik, mille abil ühendada Moldova enamiku ELi liikmesriikidega.

Moldova ja ELi majandussuhted on viimase kümnendi jooksul märkimisväärselt tihenunud. Moldova riikliku statistikaameti andmeil suurenes kaupade eksport ELi ajavahemikus 2010. aasta jaanuarist kuni oktoobrini 6 % (võrreldes 2009. aasta sama ajavahemikuga), ulatudes 439 miljoni euron, samal ajal kui import EList Moldovasse suurenes 19,1 % ehk 1 miljardi euron. See tähendab, et Moldova üldine puudujääk kaubavahetuses ELiga ulatub 561 miljoni euron (suurenenud 30,9 %). EL on Moldova kõige tähtsam kaubanduspartner ja tema osatähtsus on suurenenud alates sellest ajast, kui Rumeenia liitus ELiga 2007. aastal. 2008. aastal otsustas EL kohaldada Moldova suhtes täiendavaid ühepoolseid kaubandussoodustusi,⁹ mis on positiivselt mõjutanud ELi ja Moldova vahelist kaubavahetust. Tulevases ELi-Moldova assotsieerimislepingus on seatud eesmärgiks luua ulatuslik ja terviklik vabakaubanduspiirkond, niipea kui Moldova on valmis seda rakendama ja suuteline selle mõjuga toime tulema. Eeldatavalt peaks see soodustama ELi ja Moldova kaubandussuhete arengut.

Pidades silmas, et Moldova rahvaarv on suhteliselt väike (3,6 miljonit inimest) ja et tema SKP elaniku kohta on väike, on ka tema lennundusturg suhteliselt väike (ent suurenev)¹⁰.

Moldova ja ELi vaheline lennuliiklus hõlmab põhiliselt reisijatevedu (ELi ja Moldova vahelise kaubaveo maht on suhteliselt väike). Rahvusvaheline lennutransport Moldovast ja Moldovasse toimub põhiliselt Chişinău rahvusvahelise lennuvälja kaudu. Lennuvälja transpordialastest arvandmetest selgub, et kui 2000. aastal veeti umbes 200 000 reisijat, siis 2010. aastaks oli see näitaja üle 900 000, mis tähendab, et igal aastal on veomaht suurenenud 14 %¹¹. Chişinău rahvusvaheline lennuväli käivitas hiljuti olulise investeerimisprogrammi, et suurendada sealset läbilaskevõimet ja ajakohastada kogu infrastruktuur. EL ning Euroopa Rekonstruktsiooni- ja Arengupank (EBRD) toetasid kõnealust programmi naabruspoliitika investeerimisrahastust. 2010. aastal oli Chişinău lennuväli esimene Sõltumatute Riikide Ühenduse (SRÜ) lennuväli, mis sai lennuväljade CO2-alase akrediteeringu tunnustusena tema jõupingutuste eest CO2-heite vähendamisel.

ELi suunas liigub umbes kaks kolmandikku kõikidest Chişinăust lahkuvatest reisijatest. ELi ja Moldova vaheline reisijatevedu piirdub ELi mõne üksiku liikmesriigiga. 2009. aastal moodustasid viis suuremat turgu (Itaalia – 34 %, Rumeenia – 18 %, Saksamaa – 13 %, Ungari – 9 % ja Austria – 8 %) üle 80 % ELi ja Moldova vahelisest reisijateveost. Nendest näitajatest ilmneb, et Moldoval on tihedad majandussuhted Rumeenia ja Itaaliaga.

⁹ Määrus (EÜ) nr 55/2008, ELT L 20, 24.1.2008, lk 1.

¹⁰ Rahvusvahelise Valuutafondi (IMF) hinnangul on Moldova SKP 1 160 eurot elaniku kohta (2010. aasta andmed).

¹¹ Arvestatud on Chişinăust reisijaid. Kõik transpordialased arvandmed pärinevad komisjoni korraldatud uuringust. Steer Davies Gleave: *Study on the economic benefit of a common aviation area agreement between the EU and the Republic of Moldova* (ELi ja Moldova vahelisest ühisest lennunduspiirkonnast saadava majandusliku kasu uuring). London, jaanuar 2011.

2009. aastal oli kõige suurema reisijateveomahuga linnadepaar Chişinău–Timișoara (Rumeenia) (ligikaudu 40 000 reisijat), neile järgnesid Chişinău–Frankfurt enam kui 32 000 reisijaga ning Chişinău–Rooma umbes 22 000 reisijaga. Väljaspool ELi on Moldova kõige suurema reisijateveomahuga liinid Chişinău–Moskva (ligikaudu 48 000 reisijat) ja Chişinău–Istanbul (ligikaudu 41 000 reisijat).

Moldova on pidanud lennunduslepingut käsitlevaid läbirääkimisi umbes kahekümne riigiga, millest kuusteist on ELi liikmesriigid (Austria, Belgia, Küpros, Tšehhi Vabariik, Eesti, Prantsusmaa, Saksamaa, Kreeka, Ungari, Itaalia, Läti, Leedu, Poola, Portugal, Rumeenia ja Ühendkuningriik). ELi liikmesriikidega sõlmitavad lennunduslepingud on tavapäraselt üsna piiravad (nt marsruutide heakskiitmise, lendude sageduse, õhusõidukite võimsuse või lennugraafiku poolest). Enamik lepinguid võimaldab kummalgi osapoolel määrata vaid ühe lennuettevõtja. Seepärast moonutab praegune ELi liikmesriikide ja Moldova vaheliste kahepoolsete lennunduslepingute süsteem liiklusemudeleid ning sellel omakorda on negatiivne mõju lennuettevõtjatele ja tarbijatele.

Oluline on siiski märkida, et juulis 2010 teenindas Moldova turgu üksnes kuus ELi lennuettevõtjat: airBaltic Riiast (Läti), Austrian Airlines Viinist (Austria), Carpatair Timișoarast ja Tarom Bukarestist (Rumeenia), Lufthansa Münchenist (Saksamaa) ning Meridiana Milanost ja Veronast (Itaalia). Kõnealuste ELi lennuettevõtjate turuosa seoses Moldovasse suunduvate lendudega oli 37 %. Moldova lennuettevõtjate osakaal ELi-Moldova lennundusturul on üle 60 %.

4. MOLDOVA TSIVIILLENNUNDUSSEKTOR

EList väljuvaid ja ELi suunduvaid marsruute teenindavad kaks Moldova lennuettevõtjat: riiklik lennuettevõtja Air Moldova ja eraomandis olev lennuettevõtja Moldovan Airlines:

- Air Moldova kasutab lendudeks ELi suhteliselt väikest õhusõidukiparki (kolm suurt tsiviillendudeks kasutatavat õhusõidukit Airbus A320 ja piirkondlikeks lendudeks kasutatavad kaks õhusõidukit Embraer 190). 2010. aasta jaanuari seisuga lendas Air Moldova kokku 13 sihtkohta, millest 10 asuvad ELi liikmesriikides (Austrias, Bulgaarias, Küprosel, Tšehhi Vabariigis, Prantsusmaal, Saksamaal, Kreekas, Itaalias, Rumeenias ja Hispaanias).
- Moldovan Airlines on suhteliselt väike äriühing ja käitab kaht piirkondlikku õhusõidukit marsruutidel Ungarisse ja Rumeeniasse (Timișoara). Kõnealune lennuettevõtja tegutseb koostöös Rumeenia tütarettevõtjaga Carpatair, mille sõlmlennuväli asub Timișoaras.

Lisaks on Moldovas veel teisi lennuettevõtjaid, kes käitavad peamiselt SRÜs konstrueeritud lennukeid lendudeks väljaspool ELi asuvatesse muudesse sihtkohtadesse. (Air Moldova kasutab samuti sellist õhusõidukit, kuid peamiselt lendudeks väljaspool ELi asuvatesse sihtkohtadesse.)

Praegu on Moldovast reisijate jaoks kõige olulisemad lennuväljad, mille kaudu pääseda rahvusvahelisse lennutranspordivõrku, Frankfurt (Air Moldova), München (Lufthansa) ning Viin (Air Moldova ja Austrian Airlines).

Lennupileti hinnad lennuks Chişinău-st ELi sihtkohtadesse (ja vastupidi) on suhteliselt kõrged. Selle põhjuseks võivad olla suhteliselt piiravad lennunduslepingud ja asjaolu, et odavlennuettevõtjad Chişinău ei teeninda. On tõendeid, et just sellepärast on mõningane osa Moldova lennutranspordinõudlusest kandunud naaberriikide Rumeenia ja Ukraina lennuväljadele.

Moldova õhuruumis tegeleb aeronavigatsiooniteenindusega, sealhulgas meteoroloogiateeninduse ja aeronavigatsioonialase teabe teenindusega riigile kuuluv ettevõtja Moldova Lennuliiklusteenistus (MOLDATSA), mis on tsiviillennundusametist eraldiseisev asutus. Moldova on Eurocontroli liige ning koos Rumeenia, Türgi ja Bulgaariaga ka partner piirkondlikus algatuses „Lennuliikluse korraldamine Kagu-Euroopas (majanduskoostöö tegevusprogramm ACE)”. Võimaluse piires ühtlustab Moldova praegu oma siseriiklikke lennundusalaseid õigusakte ja siseriiklikku lennunduskeskkonda ühtse Euroopa taeva poliitikaga.

Moldova Vabariigi Tsiviillennundusamet haldab ja reguleerib kogu tsiviillennundussektorit. Kõnealune amet tegutseb Moldova Transpordiministeeriumi poliitilise järelevalve all.

5. ELI-MOLDOVA ÜHISE LENNUNDUSPIIRKONNA LEPINGUST SAADAV KASU

Alates 1990. aastate algusest, kui ELis loodi ühtne lennundusturg, on kõnealune majandussektor muutunud märgatavalt dünaamilisemaks ja tõhusamaks ning toonud suurt majanduslikku ja sotsiaalset kasu.

Ühise lennunduspiirkonna lepingud, mis on sõlmitud ELi ida- ja lõunanaaberriikidega, on tõendanud, et samasugune positiivne mõju võib avalduda ka kõnealuste turgude veomahtudele ja tõhususele. ELi ja Lääne-Balkani riikide vahelise lennuliikluse maht (pakutavate reisijakohtade arv) on alates kõnealuse turu liberaliseerimisest 2006. aastal ja 2010. aastal kasvanud igal aastal umbes 12 %. Samasugust arengutendentsi eeldatakse ka ELi-Moldova turu puhul.

Sellise mõju täpsemaks mõõtmiseks analüüsis komisjon ELi-Moldova ühise lennunduspiirkonna lepingu võimalikku majanduslikku mõju¹². Uuringu prognooside kohaselt peaks ELi-Moldova vahelise lennuliikluse maht suurenema ajavahemikus 2010–2015 igal aastal umbes 15 %¹³. Kokkuvõtlikult võib nii Moldova kui ka ELi saadavat kasu kirjeldada järgmiselt.

- Moldova saab kõnealusest lepingust aastas majanduslikku kasu hinnanguliselt 15 miljonit eurot (peamiselt tänu madalamatele lennupiletihindadele, suurenenud lennuliiklusmahule ja sellega kaasnevale majandustegevusele)¹⁴. Samuti selgub

¹² Steer Davies Gleave: *Study on the economic benefit of a common aviation area agreement between the EU and the Republic of Moldova* (ELi ja Moldova vahelisest ühisest lennunduspiirkonnast saadava majandusliku kasu uuring). London, jaanuar 2011.

¹³ Mõõtmisel lähtuti prognoosist, et juhul kui muudatusi ei tehta, suureneb lennuliikluse maht samal ajavahemikul aastas umbes 8 %.

¹⁴ Kui sellest arvata maha keskkonnamõju ja ühenduse õigustiku rakendamise seotud haldustöökas vajalikud täiendavad ressursid, peaks Moldova saama majanduslikku kasu ligikaudu 10 miljonit eurot aastas.

analüüsist, et populaarsete marsruutide (nt lennud Itaaliasse) lennupiletihinnad peaksid tänu suuremale konkurentsile märgatavalt langema.

- Arvestades kõnealuse turu suurust, on sellise lepingu majanduslik kasu ELi jaoks suhteliselt väike. Teisalt on mõned ELi lennuettevõtjad teatanud probleemidest oma igapäevases tegevuses seoses üsna piiravate lennunduslepingutega. Kogemused näitavad, et tänu analoogsete ühise lennunduspiirkonna lepingute rakendamise mehhanismile on võimalik lahendada selliseid ettevõtlusprobleeme (põhiliselt ühiskomitee kaudu), kuna Euroopa lennuettevõtjate jaoks on lihtsam tegelda küsimustega ühiselt (mitte üksikult eraldi). Lisaks sellele oleks ELi-Moldova ühise lennunduspiirkonna lepinguga võimalik luua uusi turuvõimalusi ELi lennuettevõtjatele, kes sooviksid alustada lende Moldovasse, kuid kellel ei ole praegu selleks vajalikke liiklusõigusi. Samuti võiks see hõlbustada Moldova lennuettevõtjate kaasamist praegustesse ELi lennuettevõtjate liitudesse ning tänu sellele oleks võimalik arendada integreeritud tooteid ja reisijatele pakutavaid paremaid teenuseid ning mastaabisäästu kaudu saavutada suurem tõhusus.

Majandusliku kasu seisukohast on sama tähtsad ka üldpoliitilised kaalutlused, kuna sellise lepinguga toetatakse märkimisväärselt ELi naabruspoliitika, idapartnerluse, partnerlus- ja koostöölepingu ning Moldovaga tulevikus sõlmitava assotsieerimislepingu eesmärgi.

Veel üks oluline aspekt, mida tuleb arvesse võtta, on Moldova valitsuse tugev poliitiline soov sõlmida selline leping.

ELi-Moldova ühise lennunduspiirkonna lepinguga tagatakse võrdsed võimalused kõikidele ELi lennuettevõtjatele ja liikmesriikide reisijatele ning tihendatakse liiklust ELi ja Moldova vahel. Peale selle tagatakse ELi-Moldova ühise lennunduspiirkonna lepinguga õiguslik alus lennuteenuste osutamisele nendest liikmesriikidest, kellel praegu ei ole kahepoolset lennunduslepingut Moldovaga.

6. JÄRELDUSED

Turu avanemise tulemusena paraneksid ELi ja Moldova elanike reisimisvõimalused. Eeldatavasti suurendavad nii ELi ja Moldova vaheliste otselennuliinide arv kui ka lendude üldarv kaubandus- ja turismivoogu. Lepingust saavad kasu nii ELi kui ka Moldova lennuettevõtjad ja lennuväljad.

Tähtis on tagada kõnealuste turgude tasakaalustatud avamine ja integreerimine, võtta arvesse muid olulisi poliitilisi eesmärgi ja leevendada võimalikku kahjulikku mõju. Seoses sellega on äärmiselt oluline tagada, et koos turu avamisega tehtaks samal ajal ka õigusloomealast koostööd ja/või ühtlustatakse õigusakte. See on eriti oluline sellistes esmatähtsates valdkondades nagu lennuohutus, lennundusjulgestus, keskkonnakaitse ja konkurentsioigus.

Avatud turud vajavad raamistikku, millega tagatakse aus konkurents ning ranged lennuohutus- ja lennundusjulgestusnormid. Keskkonnaküsimuste osas peab leping olema kooskõlas ELi säästva arengu alaste kohustusega. Eriti tähtis on asjaolu, et leping ei piiraks ELi suutlikkust kohaldada õiguslikke ega majanduslikke vahendeid, et vähendada suurenenud lennuliikluse tõttu tekkinud soovimatuid kõrvaltoimeid,

eelkõige seoses õhukvaliteedi ja müratasemega lennuväljade lähedal ning panusega üleilmse kliimamuutuse vastu võitlemisse. Lennuliikluse korraldamise valdkonnas aitaks võimalus laiendada ühtset Euroopa taevast Moldovale tõhustada praegu kehtivaid ohutusnorme, optimeerida tõhusust ja läbilaskevõimet ning vähendada hilinevõimete arvu nii palju kui võimalik.

Täielik volitus pidada Moldovaga läbirääkimisi põhineks kahel võrdselt olulisel asjaolul: ühest küljest turu avamine ja liberaliseerimine ning teisest küljest lennuohutus- ja lennundusjulgestusnormide õiguslik ühtlustamine ka väljaspool ELi piire. Selles suhtes aitaks ELi-Moldova ühise lennunduspiirkonna lepingu sõlmimine suuresti kaasa Euroopa naabruspoliitika, idapartnerluse ning ELi-Moldova partnerlus- ja koostöölepingu eesmärkide saavutamisele.

Eespool esitatut silmas pidades teeb komisjon ettepaneku pidada Moldovaga läbirääkimisi üldise avatud lennunduslepingu sõlmimiseks ning kutsub nõukogu üles volitama komisjoni alustama läbirääkimisi sellise lepingu üle. Läbirääkimisi peavad komisjoni talitused ja nõukogu otsust 2010/427/EL nõuetekohaselt arvesse võttes kaasatakse sinna täielikult ka Euroopa välisteenistus.

Kavandatavas nõukogu otsuses sätestatud eesmärkide edasiarendamiseks ja saavutamiseks teeb komisjon tihedat koostööd liikmesriikide ja kõigi asjakohaste sidusrühmadega.