



EVROPSKÁ KOMISE

V Bruselu dne 2.5.2011
KOM(2011) 240 v konečném znění

SDĚLENÍ KOMISE

Vytvoření společného leteckého prostoru s Moldavskou republikou

SDĚLENÍ KOMISE

Vytvoření společného leteckého prostoru s Moldavskou republikou

1. Úvod

Ve sdělení „Rozvoj vnější politiky Společenství v oblasti letectví“¹ Komise zdůraznila, jak důležité je vytvořit společný letecký prostor se sousedy na východě a na jihu. Hlavním cílem tohoto společného leteckého prostoru je vytvořit velký a otevřený letecký trh, který je založen na společných pravidlech. V červnu 2005 Rada Evropské unie tento cíl podpořila a uvítala pokrok, jehož bylo dosaženo při začleňování zemí sousedících s EU do tohoto rámce².

Komise analyzovala provádění tohoto procesu ve svém sdělení z roku 2008 „Společný letecký prostor se sousedními zeměmi do roku 2010: zpráva o pokroku“³. Dospěla k závěru, že tento proces přinesl kladné výsledky a měl by být urychlen.

Rozšíření Evropské unie v letech 2004 a 2007 vzájemnou provázanost EU s jejími východními a jižními sousedy ještě více posílilo. V červnu 2006 EU a její členské státy podepsaly dohodu o společném evropském leteckém prostoru (ECAA) se zeměmi západního Balkánu. Po ní následoval v prosinci 2006 podpis první evropsko-středomořské dohody o letectví s Marokem. V prosinci 2010 byly podepsány dohody o společném leteckém prostoru s Gruzíí a Jordánskem a nadále pokračují jednání s Ukrajinou, Libanonem, Tuniskem a Izraelem.

Vytvoření širšího společného leteckého prostoru přináší výhody v různých ohledech: Podporuje:

- provádění evropské politiky sousedství tím, že umožňuje rozvoj integrovaného leteckého trhu a vytvoření lepších dopravních spojení mezi všemi dotčenými zeměmi;
- hospodářský rozvoj zemí s vyhlídkou na členství v Evropské unii;
- prosazování evropských leteckých norem na vysoké úrovni, čímž v celém širším pojatém regionu napomáhá zajištění vysoké úrovně letecké bezpečnosti a ochrany letectví před protiprávními činy;
- institucionální spolupráci mezi odpovědnými úřady, např. v oblasti letecké bezpečnosti;
- budoucí rozvoj celého evropského leteckého průmyslu tím, že poskytuje jednotný regulační rámec pro rozšířený trh.

¹ KOM(2005) 79 v konečném znění ze dne 11. března 2005.

² Rada Evropské unie dne 27. června 2005: závěry „Rozvoj programu vnější politiky Společenství v oblasti letectví“.

³ KOM(2008) 596 v konečném znění ze dne 1. října 2008.

Toto sdělení se konkrétně zabývá otázkou leteckých vztahů mezi EU a Moldavskou republikou (dále jen „Moldavsko“). Vzhledem k zeměpisné poloze Moldavska má dobré letecké spojení mezi ním a EU zásadní význam pro jeho hospodářský rozvoj.

V dubnu 2010 moldavská vláda projevila přání zahájit jednání o dohodě o společném leteckém prostoru mezi EU a Moldavskem. V návaznosti na tento požadavek útvary Komise zhodnotily současný stav moldavského odvětví letecké dopravy a jeho dozorových struktur. Kromě toho byla provedena ekonomická analýza možného dopadu uzavření této dohody.

Na základě výsledků této činnosti, které jsou shrnuty v tomto sdělení, Komise doporučuje Radě, aby Komisi pověřila sjednáním všeobecné dohody o společném leteckém prostoru s Moldavskem. Po vzoru dohod EU s jinými sousedními zeměmi by tato dohoda měla být založena na postupném otevření trhu v kombinaci se současně probíhající regulační spoluprací a postupnou harmonizací. Prioritou by mělo být otevření trhu, svoboda usazování, rovné podmínky hospodářské soutěže a společná pravidla v oblasti letecké bezpečnosti, ochrany letectví před protiprávními činy, uspořádání letového provozu, sociálních podmínek a ochrany životního prostředí.

2. EU A MOLDAVSKO: POLITICKÉ VZTAHY

EU a Moldavsko navázaly za posledních deset let těšný vztah:

- Dohoda o partnerství a spolupráci mezi EU a Moldavskem byla podepsána v roce 1994 a vstoupila v platnost v roce 1998⁴. Upravuje celou řadu otázek včetně obchodu, hospodářské spolupráce a sbližování právních předpisů. Podle ustanovení o sbližování právních předpisů (článek 50 dohody a partnerství a spolupráci) se Moldavsko snaží zajistit, aby její právní předpisy (včetně právních předpisů v odvětví dopravy) byly postupně slučitelné s právními předpisy EU. Oblast dopravy a nutnost, aby Moldavsko restrukturalizovalo a modernizovalo své dopravní systémy s cílem posílit svou spolupráci s EU, je zvláště zdůrazněna v článku 62 dohody o partnerství a spolupráci. Zvláště zdůrazněna je i potřeba spolupracovat na modernizaci letišť a uspořádání letového provozu a na podpoře transevropských spojení. V lednu 2010 byla zahájena jednání o budoucí dohodě o přidružení mezi EU a Moldavskem, která má nahradit dohodu o partnerství a spolupráci. Cílem této dohody je prohloubit vztah EU a Moldavska z hlediska politického sdružení a hospodářské integrace. Integrace bude mimo jiné cílem i v oblasti dopravy.
- Souběžně s tím se od roku 2004 rozvíjí evropská politika sousedství (EPS). Jejím cílem je posílit prosperitu, stabilitu a ochranu zemí sousedících s EU a zamezit tomu, aby uvnitř rozšířené EU vznikaly nové bariéry. Tato politika se provádí prostřednictvím akčních plánů evropské politiky sousedství (dále jen „akční plány EPS“), které EU sjednává jednotlivě s každou partnerskou zemí. Akční plán EPS mezi EU a Moldavskem byl přijat v roce 2005 a Komise od té doby každoročně zkoumá pokrok, jehož bylo v této oblasti dosaženo. Ustanovení akčního plánu

⁴

Úř. věst. L 181, 24.6.1998, s. 3.

EPS týkající se dopravy zahrnují rozvoj odvětví letectví a požadavek na lepší začlenění Moldavska do evropského trhu letecké dopravy. V akčním plánu EPS jsou uvedena opatření, jež je třeba v odvětví letectví provést (zejména užší spolupráce v oblastech letecké bezpečnosti, ochrany letectví před protiprávními činy a uspořádání letového provozu). Myšlenka ambicióznějšího partnerství mezi Evropskou unií a partnerskými zeměmi se objevuje i ve společné deklaraci z pražského summitu o Východním partnerství, podepsané dne 7. května 2009 v Praze.

- V roce 2007 Moldavsko představilo národní rozvojovou strategii na období 2008–2011, která obsahuje jasný závazek Moldavska začlenit do svých vnitrostátních právních předpisů *acquis communautaire* a zajistit jeho prosazování. V oblasti letecké dopravy národní rozvojová strategie požaduje větší bezpečnost, větší kapacitu letišť a vyšší kvalitu služeb nabízených cestujícím. Moldavsko navíc přijalo strategii rozvoje civilního letectví na období 2007–2012⁵, která stanoví rámec pro provádění souvisejících opatření ve všech hlavních oblastech letectví. Kromě toho moldavský vládní program na období 2009 až 2013 obsahuje konkrétní priority v oblasti letectví, např. vytvoření liberalizovaného trhu letecké dopravy s cílem přilákat nízkonákladové letecké společnosti.
- Co se týče konkrétně letectví, Moldavsko je aktivním členem různých panevropských leteckých struktur. Od roku 1996 je členem Evropské konference civilního letectví (ECAC) a od roku 2000 členem organizace Eurocontrol. V oblasti letecké bezpečnosti se účastní programu SAFA⁶ na základě pracovního ujednání, jež v roce 2006 podepsalo s Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví (EASA). V roce 2009 bylo podepsáno další pracovní ujednání mezi agenturou EASA a moldavským úřadem pro civilní letectví v rámci přechodu na Sdružené letecké úřady. V roce 2006 byla podepsána „horizontální dohoda“ mezi EU a Moldavskem, která uvádí dvoustranné dohody mezi členskými státy a Moldavskem do souladu s právními předpisy EU⁷.

Pokud jde o dosažený pokrok, Komise vydala zprávy o pokroku v souvislosti s prováděním dohody o partnerství a spolupráci a akčního plánu EPS. Zpráva z roku 2010⁸ (o provádění dohody o partnerství a spolupráci a akčního plánu EPS v roce 2009) již naznačila, že Moldavsko je možným kandidátem na účast ve společném leteckém prostoru, a uznala, že podpis dohody o spolupráci s agenturou EASA byl důležitým krokem směrem k začlenění Moldavska do evropského systému letecké bezpečnosti.

3. EU A MOLDAVSKO: HOSPODÁŘSKÉ VZTAHY A JEJICH DOPAD NA LETECTVÍ

Vzhledem ke vzdálenosti Moldavska od velkých evropských měst, jeho vnitrozemské poloze a poměrně nerozvinuté pozemní dopravní infrastruktury jsou

⁵ Rozhodnutí vlády č. 987 ze dne 30. srpna 2007 o schválení strategie civilního letectví na období 2007–2012.

⁶ Posuzování bezpečnosti zahraničních letadel.

⁷ Úř. věst. L 126, 13.5.2006, s. 24.

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

letadla tím nejdůležitějším dopravním prostředkem, který Moldavsko spojuje s většinou členských států EU.

Hospodářské vztahy mezi Moldavskem a EU se za posledních deset let významně rozvinuly. Podle údajů národního statistického úřadu Moldavska vzrostl vývoz zboží do EU v období od ledna do října 2010 o 6 % (v porovnání se stejným obdobím v roce 2009), tj. na 439 milionů EUR, a dovoz do Moldavska z EU se zvýšil o 19,1 %, tedy na 1 miliardu EUR. Tím se celkový schodek obchodní bilance Moldavska vůči EU ustálil na hodnotě 561 milionů EUR (nárůst o 30,9 %). EU je nejvýznamnějším obchodním partnerem Moldavska a jeho důležitost ještě rostla poté, co k EU v roce 2007 přistoupilo Rumunsko. V roce 2008 EU Moldavsku udělila dodatečné autonomní obchodní preference⁹, což mělo na obchod mezi EU a Moldavskem kladný vliv. Budoucí dohoda o přidružení mezi EU a Moldavskem obsahuje cíl vytvořit rozsáhlou a komplexní zónu volného obchodu, a to v okamžiku, kdy ji Moldavsko bude připraveno zavést a ustát její dopady. Očekává se, že tím by se obchodním vztahům mezi EU a Moldavskem dodal další stimul.

Poměrně malý počet obyvatel Moldavska (3,6 milionu) a jeho nízký HDP na obyvatele z něj činí relativně malý (avšak stále rostoucí) letecký trh¹⁰.

Letový provoz mezi Moldavskem a EU zahrnuje především přepravu cestujících (objem nákladu přepravovaného mezi EU a Moldavskem je poměrně nízký). Mezinárodní letecká doprava do a z Moldavska je soustředěna na mezinárodním letišti v Kišiněvě. Údaje o dopravní vytiženosti letiště vrostly přibližně z 200 000 cestujících v roce 2000 na více než 900 000 cestujících v roce 2010, což představuje roční míru růstu kolem 14 %¹¹. Mezinárodní letiště Kišiněv v nedávné době zahájilo významný investiční program, který má zvýšit jeho kapacitu a zmodernizovat jeho celkovou infrastrukturu. EU a Evropská banka pro obnovu a rozvoj (EBRD) tento program podpořily v rámci investiční facility sousedství. V roce 2010 bylo letiště prvním letištem ve Společenství nezávislých států (SNS), které získalo akreditaci Airport Carbon Accreditation jako uznání za úsilí snížit emise CO₂.

Provoz do EU představuje asi dvě třetiny cestujících, kteří z Kišiněva odlétají. Přeprava cestujících mezi EU a Moldavskem je soustředěna do spojení s omezeným počtem členských států EU. V roce 2009 připadlo na pět hlavních trhů (Itálie – 34 %, Rumunsko – 18 %, Německo – 13 %, Maďarsko – 9 % a Rakousko – 8 %) více než 80 % celkového objemu přepravy cestujících mezi EU a Moldavskem. To ukazuje na úzké hospodářské vztahy Moldavska s Rumunskem a Itálií.

Mezi dvojice měst s největším objemem přepravy cestujících patřily v roce 2009 Kišiněv-Temešvár (Rumunsko) zhruba se 40 000 cestujících, Kišiněv-Frankfurt s více než 32 000 cestujících a Kišiněv-Řím přibližně s 22 000 cestujících. Pokud jde o destinace mimo EU, je dvojicí měst s největší poptávkou přepravy cestujících

⁹ Nařízení (ES) č. 55/2008, Úř. věst. L 20, 24.1.2008, s. 1.

¹⁰ Podle odhadů MMF dosahuje HDP na obyvatele v Moldavsku 1,160 EUR (v roce 2010).

¹¹ Cestující odlétající z Kišiněva. Všechny dopravní údaje vycházejí ze studie, jejíž vypracování zadala Komise: Steer Davies Gleave: Study on the economic benefit of a common aviation area agreement between the EU and the Republic of Moldova (Studie o hospodářském přínosu dohody o společném leteckém prostoru mezi EU a Moldavskou republikou). Londýn, leden 2011.

Kišiněv-Moskva téměř se 48 000 cestujících, za níž následovala dvojice Kišiněv-Istanbul přibližně s 41 000 cestujících.

Moldavsko má sjednané dohody o leteckých službách přibližně s dvaceti zeměmi, z nichž je jich šestnáct členskými státy EU (Bulharsko, Česká republika, Estonsko, Francie, Itálie, Kypr, Litva, Lotyšsko, Maďarsko, Německo, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Rumunsko, Řecko a Spojené království). Dohody o leteckých službách s členskými státy EU jsou většinou spíše restriktivní (např. pokud jde o schvalování tratí, kmitočtů, kapacity letadel nebo letových řádů). Většina dohod umožňuje určit na obou stranách pouze jediného leteckého dopravce. Současný systém dvoustranných dohod o leteckých službách mezi členskými státy EU a Moldavskem tudíž narušuje způsob provozu, což má negativní dopady na letecké společnosti i spotřebitele.

Je však důležité poznamenat, že v červenci 2010 moldavský trh obsluhovalo pouze šest dopravců EU: airBaltic z Rigy (Lotyšsko), Austrian Airlines z Vídně (Rakousko), Carpatair z Temešváru a Tarom z Bukurešti (Rumunsko), Lufthansa z Mnichova (Německo) a Meridiana z Milána a Verony (Itálie). Tržní podíl těchto leteckých společností EU na letech do Moldavska činil 37 %. Na moldavské dopravce připadá více než 60 % trhu letecké dopravy mezi EU a Moldavskem.

4. ODVĚTVÍ CIVILNÍHO LETECTVÍ V MOLDAVSKU

Lety do a z EU provozují dvě moldavské letecké společnosti: národní letecký dopravce Air Moldova a soukromá společnost Moldovan Airlines:

- Air Moldova provozuje do destinací v EU poměrně moderní letecký park (tři velká civilní letadla Airbus A320 a dvě regionální letadla Embraer 190). Od ledna 2010 Air Moldova zrealizovala lety celkem do třinácti destinací, z nichž se deset nacházelo v členských státech EU (Bulharsko, Česká republika, Francie, Itálie, Kypr, Německo, Rakousko, Rumunsko, Řecko a Španělsko).
- Moldovan Airlines je poměrně malá společnost, která provozuje dvě regionální letadla na tratích do Maďarska a Rumunska (Temešvár). Společnost spolupracuje se svou rumunskou sesterskou společností Carpatair se sídlem v Temešváru.

Kromě toho v Moldavsku působí další dopravci, kteří převážně provozují letadla konstruovaná pro SNS do jiných destinací než v EU. (Air Moldova tato letadla rovněž provozuje, avšak především do jiných destinací než v EU).

V současné době jsou nejdůležitějšími bránami, jimiž moldavští cestující vstupují do sítě mezinárodní letecké dopravy, Frankfurt (prostřednictvím společnosti Air Moldova), Mnichov (prostřednictvím společnosti Lufthansa) a Vídeň (prostřednictvím společností Air Moldova a Austrian Airlines).

Ceny letenek z Kišiněva do destinací v EU (a v opačném směru) jsou poměrně vysoké. To je pravděpodobně dáno poněkud restriktivní povahou dohod o leteckých službách a dále tím, že Kišiněv neobsluhují nízkonákladoví dopravci. Lze dokázat, že z tohoto důvodu dochází k odlivu části moldavské poptávky po letecké dopravě do letišť v sousedních zemích, tj. v Rumunsku a na Ukrajině.

Letové navigační služby včetně meteorologických služeb a leteckých informací v moldavském vzdušném prostoru poskytuje státem vlastněná moldavská agentura pro letové provozní služby (MOLDATSA), která je nezávislá na úřadu pro civilní letectví. Moldavsko je členem organizace Eurocontrol a partnerem regionální iniciativy „Spolupráce v oblasti uspořádání letového provozu v jihovýchodní Evropě (ACE)“ spolu s Rumunskem, Tureckem a Bulharskem. Při každé příležitosti Moldavsko uvádí své vnitrostátní právní předpisy v oblasti letectví a životního prostředí do souladu s politikou jednotného evropského nebe.

Úřad pro civilní letectví Moldavské republiky spravuje a reguluje celé odvětví civilního letectví. Tento úřad funguje pod politickým dohledem moldavského ministerstva dopravy.

5. PŘÍNOSY DOHODY O SPOLEČNÉM LETECKÉM PROSTORU MEZI EU A MOLDAVSKEM

Vytváření jednotného leteckého trhu EU od počátku 90. let 20. století významně přispělo k vyšší dynamice a efektivitě tohoto odvětví a přineslo velké ekonomické a sociální výhody.

Uzavření dohod o společném leteckém prostoru se zeměmi, s nimiž Unie sousedí na východě a na jihu, ukázalo, že podobně kladného vlivu na objem a efektivitu dopravy lze dosáhnout i v případě těchto trhů. V tomto ohledu bylo na trhu dopravy mezi EU a zeměmi západního Balkánu dosaženo od jeho liberalizace v letech 2006 a 2010 (dostupnost sedadel) roční míry růstu kolem 12 %. Podobné účinky lze očekávat i u trhu dopravy mezi EU a Moldavskem.

Aby Komise mohla tyto účinky změřit přesněji, provedla ekonomickou analýzu možných dopadů uzavření dohody o společném leteckém prostoru mezi EU a Moldavskem¹². Studie předpokládá, že v období 2010–2015 se bude roční míra růstu letecké dopravy mezi EU a Moldavskem pohybovat kolem 15 %¹³. V kostce lze příslušné výhody pro Moldavsko na straně jedné a pro EU na straně druhé popsat takto:

- Ekonomický přínos této dohody pro Moldavsko se odhaduje přibližně na 17 milionů EUR ročně (zejména v důsledku nižších cen letenek, většího podílu letecké dopravy a vyšší hospodářské aktivity s ním spojené)¹⁴. Analýza rovněž ukazuje, že ceny letenek na oblíbených tratích (např. do Itálie) pravděpodobně výrazně poklesnou díky větší konkurenci.
- Pro EU však bude ekonomický přínos této dohody vzhledem k velikosti trhu poměrně malý. Na druhé straně některé letecké společnosti EU hlásí problémy, na něž v každodenním provozu narážejí kvůli poněkud restriktivním dohodám o

¹² Steer Davies Gleave: Study on the economic benefit of a common aviation area agreement between the EU and the Republic of Moldova (Studie o hospodářském přínosu dohody o společném leteckém prostoru mezi EU a Moldavskou republikou). Londýn, leden 2011.

¹³ To je nutno poměřovat s prognózou roční míry růstu leteckého provozu ve výši 8 % v témže období ve scénáři beze změn.

¹⁴ Odečteme-li dopad na životní prostředí a další zdroje potřebné na pokrytí administrativní práce spojené se zaváděním *acquis*, lze ekonomický přínos pro Moldavsko odhadnout přibližně na 10 milionů EUR ročně.

leteckých službách. Zkušenost ukazuje, že prováděcí mechanismus obdobných dohod o společném leteckém prostoru pomáhá tyto otázky praktického podnikání řešit (především prostřednictvím společného výboru), neboť pro evropské dopravce je snazší tyto otázky řešit kolektivně (a nikoliv individuálně). Dohoda o společném leteckém prostoru mezi EU a Moldavskem by navíc vytvořila nové tržní příležitosti pro letecké dopravce z EU, kteří by chtěli začít do Moldavska létat, ale v současnosti nemají nezbytná přepravní práva. Mohla by také usnadnit začlenění moldavských dopravců do stávajících aliancí leteckých dopravců EU, a tím umožnit nabídku vzájemně propojených produktů a lepších služeb cestujícím a vyšší efektivitu díky úsporám z rozsahu.

Stejně důležité jako uvedené ekonomické výhody jsou ovšem celková politická hlediska, protože tato dohoda by významně podpořila cíle EPS EU, Východního partnerství, jakož i dohody o partnerství a spolupráci a budoucí dohody o přidružení s Moldavskem.

Další důležitou skutečností, již je třeba vzít do úvahy, je důrazný politický požadavek moldavské vlády tuto dohodu uzavřít.

Dohoda o společném leteckém prostoru mezi EU a Moldavskem by vytvořila rovné podmínky pro všechny letecké dopravce EU a cestujícím ve všech členských státech by umožnila těžit z výhod podobných podmínek a intenzivnějšího provozu mezi EU a Moldavskem a v opačném směru. Dohoda o společném leteckém prostoru mezi EU a Moldavskem by navíc poskytla právní základ pro vytvoření leteckých služeb z těch členských států, které s Moldavskem doposud neuzavřely dvoustrannou dohodu o leteckých službách.

6. ZÁVĚRY

Následkem otevření trhu by se zlepšily možnosti cestování pro cestující z EU a Moldavska. Předpokládá se, že počet přímých spojů mezi EU a Moldavskem, jakož i celkový počet letů posílí obchodní výměnu i turistický ruch. Z ekonomického přínosu budou těžit letecké společnosti a letiště jak v EU, tak v Moldavsku.

Bude třeba zajistit, aby otevření a integrace trhu probíhaly vyváženě a s přihlédnutím k dalším důležitým politickým cílům a zmírňování možných nepříznivých dopadů. V této souvislosti bude nezbytné zajistit, aby proces otevírání trhu probíhal souběžně s procesem regulační spolupráce a/nebo sbližování právních předpisů. To bude obzvláště důležité v zásadních oblastech, jakými jsou bezpečnost, ochrana před protiprávními činy, ochrana životního prostředí a soutěžní právo.

Otevřené trhy potřebují rámec, který zajistí spravedlivou hospodářskou soutěž a vysokou úroveň bezpečnosti a ochrany před protiprávními činy. S ohledem na otázky životního prostředí musí být dohoda v souladu se závazkem EU vůči udržitelnému rozvoji. Obzvláště důležité je, aby dohoda neomezovala EU v uplatňování právních či ekonomických nástrojů ke zmírnění nežádoucích vedlejších účinků nárůstu leteckého provozu, zejména na kvalitu ovzduší a hladinu hluku v okolí letišť, ale i vzhledem k tomu, jak letecká doprava přispívá ke globální změně klimatu. V oblasti uspořádání letového provozu by možnost rozšíření jednotného evropského nebe na

Moldavsko přispělo k posílení stávajících bezpečnostních norem, k optimalizaci efektivity a kapacity a k minimalizaci zpoždění.

Všeobecné pověření k jednání s Moldavskem by vycházelo ze dvou stejně důležitých zadání: na jedné straně otevření a liberalizace trhu, na straně druhé regulační harmonizace norem bezpečnosti a ochrany před protiprávními činy za hranicemi EU. V tomto ohledu by uzavření dohody o společném leteckém prostoru mezi EU a Moldavskem zásadně přispělo k dosažení cílů evropské politiky sousedství, Východního partnerství a dohody o partnerství a spolupráci mezi EU a Moldavskem.

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem Komise navrhuje, aby s Moldavskem byla sjednána a uzavřena všeobecná dohoda o otevřeném leteckém trhu, a vyzývá Radu, aby Komisi pověřila zahájením jednání o takové dohodě. Jednání povedou útvary Komise, jež s řádným ohledem na rozhodnutí Rady 2010/427/EU plně zapojí Evropskou službu pro vnější činnost (ESVČ).

Komise bude úzce spolupracovat s členskými státy a všemi zainteresovanými stranami na dalším rozvoji a dosahování cílů stanovených v navrhovaném rozhodnutí Rady.