



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 2.5.2011
KOM(2011) 240 endgültig

MITTEILUNG DER KOMMISSION

Entwicklung eines gemeinsamen Luftverkehrsraums mit der Republik Moldau

MITTEILUNG DER KOMMISSION

Entwicklung eines gemeinsamen Luftverkehrsraums mit der Republik Moldau

1. EINLEITUNG

In der Mitteilung „Weiterentwicklung der Luftfahrtaußenpolitik der Gemeinschaft“¹ hob die Kommission 2005 die Bedeutung eines gemeinsamen Luftverkehrsraums mit den Nachbarn der EU im Osten und Süden hervor. Das übergeordnete Ziel eines solchen gemeinsamen Luftverkehrsraums ist die Schaffung eines großen, offenen und auf gemeinsamen Regeln basierenden Luftverkehrsmarkts. Der Rat der Europäischen Union unterstützte dieses Ziel im Juni 2005 und begrüßte die Fortschritte bei der Schaffung eines größeren gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums durch die Einbeziehung von Nachbarländern².

Die Kommission analysierte die Umsetzung dieses Prozesses im Jahr 2008 in ihrer Mitteilung „Gemeinsamer Luftverkehrsraum unter Einbeziehung der Nachbarländer bis 2010: Fortschrittsbericht“³. Darin gelangte sie zu der Schlussfolgerung, dass dieser Prozess zu positiven Ergebnissen geführt hatte und beschleunigt werden sollte.

Die Erweiterungen der Europäischen Union der Jahre 2004 und 2007 haben die engen Beziehungen der EU mit ihren Nachbarn im Osten und Süden weiter verstärkt. So unterzeichneten die EU und ihre Mitgliedstaaten im Juni 2006 das Abkommen über den gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraum (ECAA) mit den westlichen Balkanländern. Im Dezember 2006 folgte die Unterzeichnung des ersten Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens mit Marokko. Im Dezember 2010 wurden Abkommen über einen gemeinsamen Luftverkehrsraum mit Georgien und Jordanien geschlossen, und mit der Ukraine, dem Libanon, Tunesien und Israel werden derzeit Verhandlungen geführt.

Die Schaffung eines erweiterten gemeinsamen Luftverkehrsraums hat mehrere Vorteile. Sie unterstützt

- die Umsetzung der europäischen Nachbarschaftspolitik durch Förderung der Entwicklung eines integrierten Luftverkehrsmarkts und besserer Verkehrsverbindungen zwischen allen beteiligten Ländern;
- die wirtschaftliche Entwicklung der Länder, in denen die Aussicht auf einen Beitritt zur Europäischen Union besteht;
- die Verbreitung strenger europäischer Luftverkehrsnormen und somit hoher Standards für die Flugsicherheit und die Luftsicherheit in einer erweiterten Region;

¹ KOM(2005) 79 endg. vom 11. März 2005.

² Rat der Europäischen Union vom 27. Juni 2005: „Schlussfolgerungen zur Weiterentwicklung der Luftfahrtaußenpolitik der Gemeinschaft“.

³ KOM(2008) 596 endg. vom 1. Oktober 2008.

- die institutionelle Zusammenarbeit der zuständigen Behörden, z. B. im Bereich der Flugsicherheit;
- die künftige Entwicklung der europäischen Luftfahrtbranche insgesamt durch einen kohärenten Regulierungsrahmen für einen erweiterten Markt.

In dieser Mitteilung wird die Frage der Luftverkehrsbeziehungen zwischen der EU und der Republik Moldau (nachstehend „Moldau“) behandelt. Angesichts der geografischen Lage Moldaus sind gute Luftverkehrsverbindungen mit der EU für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes von herausragender Bedeutung.

Im April 2010 äußerte die moldauische Regierung den Wunsch, Verhandlungen über ein Abkommen zur Entwicklung eines gemeinsamen Luftverkehrsraums zwischen der EU und Moldau aufzunehmen. Die Kommissionsdienststellen prüften daraufhin die derzeitige Situation des moldauischen Luftverkehrssektors und seine Aufsichtsstrukturen. Zudem wurde eine wirtschaftliche Analyse der möglichen Auswirkungen eines solchen Abkommens vorgenommen.

Auf der Grundlage dieser Arbeiten, die in der vorliegenden Mitteilung zusammengefasst werden, schlägt die Kommission dem Rat vor, sie zur Aushandlung eines umfassenden Abkommens über einen gemeinsamen Luftverkehrsraum mit Moldau zu ermächtigen. Im Einklang mit den Abkommen zwischen der EU und anderen Nachbarländern sollte ein solches Abkommen eine allmähliche Marktöffnung und parallel dazu einen Prozess der Zusammenarbeit in Regulierungsangelegenheiten und der allmählichen Harmonisierung umfassen. Als vorrangige Themen sind dabei die Aspekte Marktöffnung, Niederlassungsfreiheit, gleiche Wettbewerbsbedingungen und gemeinsame Regeln in den Bereichen Flugsicherheit, Luftsicherheit, Flugverkehrsmanagement, Sozialstandards und Umweltschutz zu nennen.

2. EU-MOLDAU: POLITISCHE BEZIEHUNGEN

Die EU und Moldau haben in den letzten zehn Jahren enge Beziehungen aufgebaut:

- Das Partnerschafts- und Kooperationsabkommen („PCA“) zwischen der EU und Moldau wurde 1994 unterzeichnet und trat 1998 in Kraft⁴. Es betrifft ein breites Themenspektrum, das unter anderem Handel, wirtschaftliche Zusammenarbeit und rechtliche Annäherung umfasst. Gemäß den Bestimmungen über die rechtliche Annäherung (Artikel 50 des PCA) bemüht sich Moldau darum, seine Rechtsvorschriften (auch im Verkehrssektor) schrittweise in Einklang mit EU-Recht zu bringen. Vor dem Hintergrund der angestrebten stärkeren Zusammenarbeit zwischen der EU und Moldau werden in Artikel 62 des PCA der Verkehrsbereich und die Notwendigkeit der Umstrukturierung und Modernisierung der moldauischen Verkehrssysteme besonders hervorgehoben. Insbesondere wird die Notwendigkeit unterstrichen, bei der Modernisierung von Flughäfen und des Flugverkehrsmanagements zusammenzuarbeiten und transeuropäische Verbindungen zu fördern. Im Januar 2010 wurden Verhandlungen über ein künftiges Assoziationsabkommen zwischen der EU und

⁴ ABL L 181 vom 24.6.1998, S. 3.

Moldau aufgenommen, das das PCA ersetzen soll. Ziel dieses Abkommens ist eine weitere Vertiefung der politischen Beziehungen und der wirtschaftlichen Integration der beiden Partner. Diese Integration wird auch im Verkehrsbereich angestrebt.

- Gleichzeitig wurde auch die Europäische Nachbarschaftspolitik (ENP) seit 2004 weiterentwickelt. Sie zielt auf eine Stärkung von Wohlstand, Stabilität und Sicherheit in den Nachbarländern der EU sowie auf die Vermeidung der Entstehung neuer Trennungslinien zwischen diesen Ländern und der erweiterten EU ab. Die Umsetzung dieser Politik erfolgt im Rahmen der Aktionspläne „Europäische Nachbarschaft“ („ENAP“), die die EU mit jedem Partnerland einzeln vereinbart. Die Fortschritte im Rahmen des 2005 mit Moldau vereinbarten ENAP werden seither von der Kommission jährlich überprüft. Für den Verkehrssektor sieht der ENAP vor, den Luftverkehrssektor weiterzuentwickeln und Moldau stärker in den europäischen Luftverkehrsmarkt zu integrieren. Es werden Maßnahmen aufgeführt, die im Luftverkehr umgesetzt werden sollen (insbesondere eine engere Zusammenarbeit in den Bereichen Flugsicherheit, Luftsicherheit und Flugverkehrsmanagement). Das Ziel einer ehrgeizigeren Partnerschaft zwischen der Europäischen Union und ihren Partnerländern wird auch in der Gemeinsamen Erklärung des Prager Gipfeltreffens zur Östlichen Partnerschaft hervorgehoben, die am 7. Mai 2009 in Prag unterzeichnet wurde.
- Im Jahr 2007 legte Moldau eine „Nationale Entwicklungsstrategie (NDS) 2008-2011“ vor, in der sich das Land klar für die Einbeziehung des gemeinschaftlichen Besitzstands in das nationale Recht und seine Durchsetzung ausspricht. Im Luftverkehrsbereich sieht die NDS eine Verbesserung der Flugsicherheit, einen Ausbau der Flughafenkapazitäten und eine bessere Qualität der Dienste für die Fluggäste vor. Daneben verabschiedete Moldau eine „Entwicklungsstrategie für die Zivilluftfahrt 2007-2012“⁵, die einen Rahmen für die Umsetzung der einschlägigen Maßnahmen in allen wichtigen Luftverkehrsbereichen bildet. Ferner werden im moldauischen „Regierungsprogramm 2009 bis 2013“ besondere Prioritäten für den Luftverkehr genannt, wie die Schaffung eines liberalisierten Luftverkehrsmarkts, der auch für Billigfluggesellschaften attraktiv ist.
- Im Luftverkehrsbereich beteiligt sich Moldau aktiv an verschiedenen paneuropäischen Luftverkehrsstrukturen. Das Land gehört seit 1996 der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) und seit 2000 auch Eurocontrol an. Im Bereich der Flugsicherheit nimmt es auf der Grundlage von Arbeitsvereinbarungen mit der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA), die 2006 unterzeichnet wurden, am Programm SAFA⁶ teil. Eine weitere Arbeitsvereinbarung zwischen der EASA und der moldauischen Zivilluftfahrtbehörde wurde im Rahmen der Überleitung der Arbeitsgemeinschaft europäischer Luftfahrtverwaltungen 2009 unterzeichnet. Das „horizontale Abkommen“ zwischen der EU und Moldau, das die bilateralen Abkommen

⁵ Regierungsentscheidung Nr. 987 über die Genehmigung der Zivilluftfahrtstrategie für 2007-2012 vom 30. August 2007.

⁶ Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern.

zwischen den Mitgliedstaaten und Moldau mit EU-Recht in Einklang bringt, wurde 2006 geschlossen⁷.

Die erzielten Fortschritte wurden von der Kommission in Fortschrittsberichten zur Durchführung des PCA und des ENAP überprüft. Im Bericht des Jahres 2010⁸ (über die Durchführung des PCA und des ENAP im Jahr 2009) wurde bereits darauf hingewiesen, dass Moldau ein möglicher Kandidat für den gemeinsamen Luftverkehrsraum ist, und es wurde anerkannt, dass der Abschluss eines Kooperationsabkommens mit der EASA einen wichtigen Schritt für die Integration des Landes in das europäische Flugsicherheitssystem darstellte.

3. EU-MOLDAU: WIRTSCHAFTLICHE BEZIEHUNGEN UND IHRE AUSWIRKUNGEN AUF DEN LUFTVERKEHR

Angesichts der großen Entfernung zu wichtigen europäischen Städten, der Lage als Binnenstaat und der relativ schlechten Landverkehrsinfrastruktur Moldaus ist der Luftverkehr für die Verbindungen des Landes zu den meisten EU-Staaten mit Abstand der wichtigste Verkehrsträger.

Die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Moldau und der EU haben sich in den letzten zehn Jahren erheblich weiterentwickelt. Nach Angaben des moldauischen statistischen Amtes nahmen die Exporte in die EU im Zeitraum Januar bis Oktober 2010 (gegenüber dem Vorjahreszeitraum) um 6 % auf 439 Mio. EUR zu, und die Einfuhren aus der EU stiegen um 19,1 % auf 1 Mrd. EUR. Das Handelsdefizit des Landes mit der EU erhöhte sich somit um 30,9 % auf 561 Mio. EUR. Die EU ist der wichtigste Handelspartner des Landes, und diese Bedeutung hat sich seit dem EU-Beitritt Rumäniens im Jahr 2007 noch erhöht. Im Jahr 2008 gewährte die EU Moldau weitere autonome Handelspräferenzen⁹, was sich positiv auf den Handel zwischen der EU und Moldau auswirkte. Das vorgesehene Assoziationsabkommen zwischen der EU und Moldau zielt darauf ab, eine vertiefte und umfassende Freihandelszone zu schaffen, sofern und sobald Moldau in der Lage ist, sie umzusetzen und die damit einhergehenden Folgen zu bewältigen. Dies dürfte den Handelsbeziehungen zwischen der EU und Moldau weiteren Auftrieb geben.

Mit einer relativ geringen Bevölkerungszahl von 3,6 Millionen Menschen und einem niedrigen Pro-Kopf-BIP ist das Land ein kleiner (aber wachsender) Luftverkehrsmarkt¹⁰.

Der Luftverkehr zwischen Moldau und der EU entfällt überwiegend auf den Personenverkehr (das Frachtvolumen zwischen der EU und Moldau ist relativ gering). Der internationale Luftverkehr aus und nach Moldau konzentriert sich vor allem auf den Internationalen Flughafen Kischinau. Das Verkehrsaufkommen des Flughafens ist von ca. 200 000 Fluggästen im Jahr 2000 auf mehr als 900 000 Fluggäste im Jahr 2010 gestiegen, was einer jährlichen Wachstumsrate von ca. 14 %

⁷ ABl. L 126 vom 13.5.2006, S. 24.

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

⁹ Verordnung (EG) Nr. 55/2008, ABl. L 20 vom 24.1.2008, S. 1.

¹⁰ Nach Schätzungen des IWF betrug das Pro-Kopf-BIP in Moldau (im Jahr 2010) 1160 EUR.

entspricht¹¹. Der Internationale Flughafen Kischinau hat erst kürzlich ein umfangreiches Investitionsprogramm zum Ausbau seiner Kapazitäten und zur Modernisierung seiner Infrastrukturen eingeleitet, das von der EU und der EBWE im Rahmen der Nachbarschaftsinvestitionsfazilität gefördert wurde. Im Jahr 2010 erhielt der Flughafen als erster Flughafen der Gemeinschaft unabhängiger Staaten (GUS) die Zertifizierung „Airport Carbon Accreditation“ für seine Bemühungen um eine Verringerung der CO₂-Emissionen.

Etwa zwei Drittel der am Flughafen Kischinau abgefertigten Passagiere reisen in die EU. Der Personenverkehr zwischen der EU und Moldau konzentriert sich dabei auf einige wenige EU-Mitgliedstaaten. Im Jahr 2009 entfielen auf die fünf wichtigsten Märkte (Italien 34 %, Rumänien 18 %, Deutschland 13 %, Ungarn 9 % und Österreich 8 %) mehr als 80 % des gesamten Personenverkehrs zwischen der EU und Moldau. Dies verdeutlicht auch die engen wirtschaftlichen Beziehungen Moldaus mit Rumänien und Italien.

Die am stärksten frequentierte Städteverbindung im Jahr 2009 war Kischinau-Temeswar (Rumänien) mit etwa 40 000 Fluggästen, gefolgt von Kischinau-Frankfurt mit mehr als 32 000 Fluggästen und Kischinau-Rom mit ca. 22 000 Fluggästen. Außerhalb der EU ist die am stärksten frequentierte Verbindung Kischinau-Moskau mit fast 48 000 Fluggästen, gefolgt von Kischinau-Istanbul mit ca. 41 000 Fluggästen.

Moldau hat Luftverkehrsabkommen mit ca. zwanzig Ländern ausgehandelt, darunter sechzehn EU-Mitgliedstaaten (Österreich, Bulgarien, Zypern, Tschechische Republik, Estland, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Ungarn, Italien, Lettland, Litauen, Polen, Portugal, Rumänien und das Vereinigte Königreich). Die Luftverkehrsabkommen mit EU-Mitgliedstaaten sind z. B. hinsichtlich der genehmigten Strecken, Frequenzen, Flugzeugkapazitäten oder Flugpläne meist recht restriktiv. Die meisten Abkommen lassen lediglich die Benennung eines einzigen Luftfahrtunternehmens auf jeder Seite zu. Das derzeitige System bilateraler Luftverkehrsabkommen zwischen den EU-Mitgliedstaaten und Moldau führt daher zu einer Verzerrung der Verkehrsströme und hat negative Folgen für die Luftfahrtunternehmen und die Verbraucher.

Zu berücksichtigen ist jedoch, dass im Juli 2010 nur sechs EU-Luftfahrtunternehmen den moldauischen Markt bedienten: airBaltic ab Riga (Lettland), Austrian Airlines ab Wien (Österreich), Carpatair ab Temesvar und Tarom ab Bukarest (Rumänien), Lufthansa ab München (Deutschland) sowie Meridiana ab Mailand und Verona (Italien). Der Anteil dieser EU-Luftfahrtunternehmen an den Flügen nach Moldau belief sich auf 37 %. Auf moldauische Luftfahrtunternehmen entfallen dagegen mehr als 60 % des Luftverkehrs zwischen der EU und Moldau.

¹¹ Abfliegende Passagiere am Flughafen Kischinau. Alle Angaben zum Verkehrsaufkommen stammen aus einer von der Kommission in Auftrag gegebenen Studie von Steer Davies Gleave: „Study on the economic benefit of a common aviation area agreement between the EU and the Republic of Moldova“, London, Januar 2011.

4. ZIVILLUFTFAHRT IN MOLDAU

Zwei moldauische Luftfahrtunternehmen bieten Flüge auf Strecken aus der/in die EU: das staatliche Luftfahrtunternehmen Air Moldova und das private Unternehmen Moldovan Airlines.

- Air Moldova setzt für Flüge in die EU eine relativ moderne Flotte ein (drei große Verkehrsflugzeuge des Typs Airbus A320 und zwei Regionalflugzeuge des Typs Embraer 190). Im Januar 2010 flog Air Moldova insgesamt 13 Ziele an, davon 10 in EU-Mitgliedstaaten (Österreich, Bulgarien, Zypern, Tschechische Republic, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Italien, Rumänien und Spanien).
- Moldovan Airlines ist ein relativ kleines Unternehmen, das zwei Regionalflugzeuge für Flüge nach Ungarn und Rumänien (Temesvar) einsetzt. Das Unternehmen arbeitet mit seiner rumänischen Schwestergesellschaft Carpatair zusammen, die über ein Drehkreuz in Temesvar verfügt.

Andere moldauische Luftfahrtunternehmen fliegen überwiegend mit in der GUS entwickelten Flugzeugen Ziele außerhalb der EU an. (Auch Air Moldova setzt solche Flugzeuge ein, im Wesentlichen jedoch für Ziele außerhalb der EU.)

Die Verbindungen zum internationalen Luftverkehrsnetz für Passagiere erfolgen derzeit vor allem über Frankfurt (Air Moldova), München (Lufthansa) und Wien (Air Moldova und Austrian Airlines).

Die Preise für Flüge von Kischinau in die EU (und umgekehrt) sind relativ hoch. Mögliche Gründe hierfür sind die relativ restriktiven Luftverkehrsabkommen und die Tatsache, dass Flüge nach Kischinau nicht von Billigfluggesellschaften angeboten werden. Es gibt Anzeichen, dass sich daher auch ein Teil der moldauischen Flugverkehrsnachfrage auf Flughäfen in den Nachbarländern Rumänien und Ukraine verlagert.

Flugsicherungsdienste im moldauischen Luftraum, einschließlich meteorologischer Dienste und der Bereitstellung von Luftfahrtinformationen, werden von der staatlichen moldauischen Agentur für Flugverkehrsdienste (MOLDATSA), einer von der Zivilluftfahrtbehörde getrennten Stelle, erbracht. Moldau ist Mitglied von Eurocontrol und gemeinsam mit Rumänien, der Türkei und Bulgarien einer der Partner der regionalen Initiative „ATM Co-operation in South-Eastern Europe (ACE)“. Moldau passt seine nationalen Luftverkehrsvorschriften und das nationale Luftverkehrsumfeld wo immer möglich den Zielen des einheitlichen europäischen Luftraums an.

Die Zivilluftfahrtbehörde der Republik Moldau (CAA) verwaltet und reguliert den gesamten Zivilluftfahrtbereich. Die Behörde arbeitet unter der politischen Aufsicht des moldauischen Verkehrsministeriums.

5. VORTEILE EINES ABKOMMENS ÜBER EINEN GEMEINSAMEN LUFTVERKEHRSRAUM ZWISCHEN DER EU UND MOLDAU

Die Schaffung eines EU-Luftverkehrsbinnenmarkts hat seit den frühen 1990er-Jahren wesentlich dazu beigetragen, den Sektor dynamischer und effizienter zu machen, und große wirtschaftliche und gesellschaftliche Vorteile nach sich gezogen.

Die Abkommen über einen gemeinsamen Luftverkehrsraum mit den östlichen und südlichen Nachbarländern der EU haben gezeigt, dass ähnliche positive Auswirkungen auf das Verkehrsvolumen und die Effizienz auch in diesen Märkten möglich sind. So wurden im Luftverkehr zwischen der EU und den westlichen Balkanländern seit der Liberalisierung dieses Marktes in den Jahren 2006 und 2010 jährliche Wachstumsraten (Zahl der verfügbaren Plätze) von ca. 12 % erzielt. Ähnliche Auswirkungen sind auch für die Verbindungen zwischen der EU und Moldau zu erwarten.

Zur genaueren Abschätzung dieser Auswirkungen hat die Kommission eine Wirtschaftsanalyse der möglichen Folgen eines Abkommens über einen gemeinsamen Luftverkehrsraum mit Moldau in Auftrag gegeben¹². Dieser Studie zufolge sind im Zeitraum 2010-2015 im Luftverkehr zwischen der EU und Moldau jährliche Wachstumsraten von ca. 15 % zu erwarten¹³. Die Vorteile für Moldau und die EU lassen sich kurz wie folgt zusammenfassen:

- Die wirtschaftlichen Vorteile eines solchen Abkommens dürften sich für Moldau auf ca. 17 Mio. EUR jährlich belaufen (vor allem aufgrund niedrigerer Ticketpreise, eines höheren Luftverkehrsaufkommens und der damit verbundenen Wirtschaftstätigkeit)¹⁴. Die Analyse ergab zudem, dass die Ticketpreise auf beliebten Strecken (z. B. nach Italien) infolge des stärkeren Wettbewerbs deutlich sinken dürften.
- Angesichts der geringen Größe des Marktes werden sich die wirtschaftlichen Vorteile eines solchen Abkommens für die EU in relativ engen Grenzen halten. Allerdings weisen einige EU-Luftfahrtunternehmen auf Probleme in ihrem täglichen Betrieb hin, die auf die relativ restriktiven Luftverkehrsabkommen zurückzuführen sind. Erfahrungsgemäß können die Durchsetzungsmechanismen von Abkommen über einen gemeinsamen Luftverkehrsraum dazu beitragen, solche geschäftlichen Probleme zu lösen (vor allem über den gemeinsamen Ausschuss), da es für europäische Luftfahrtunternehmen im Allgemeinen einfacher ist, diese Fragen nicht alleine, sondern im Verbund zu behandeln. Ein Abkommen über einen gemeinsamen Luftverkehrsraum mit Moldau würde neue Marktchancen für Luftfahrtunternehmen in der EU eröffnen, die Flüge nach Moldau anbieten möchten, aber derzeit nicht über die erforderlichen

¹² Steer Davies Gleave: „Study on the economic benefit of a common aviation area agreement between the EU and the Republic of Moldova“, London, Januar 2011.

¹³ Im Vergleich dazu werden für den gleichen Zeitraum im Fall eines unveränderten Szenarios jährliche Wachstumsraten im Luftverkehr von ca. 8 % prognostiziert.

¹⁴ Bei Berücksichtigung der Umweltauswirkungen und der zusätzlichen Ressourcen, die für die Verwaltungsarbeiten zur Einbeziehung des gemeinschaftlichen Besitzstands in das nationale Recht erforderlich sind, beläuft sich der geschätzte wirtschaftliche Nutzen für Moldau auf ca. 10 Mio. EUR pro Jahr.

Verkehrsrechte verfügen. Es könnte auch die Integration moldauischer Luftfahrtunternehmen in bestehende Allianzen von EU-Luftfahrtunternehmen erleichtern, was die Entwicklung integrierter Produkte und besserer Dienstleistungen für die Fluggäste sowie mehr Effizienz durch Skaleneffekte ermöglichen würde.

Ebenso wichtig wie diese wirtschaftlichen Vorteile sind jedoch die allgemeinen politischen Erwägungen, da ein solches Abkommen wesentlich zur Erreichung der Ziele der ENP, der Östlichen Partnerschaft sowie des PCA und des künftigen Assoziationsabkommens mit Moldau beitragen könnte.

Der starke politische Wunsch der moldauischen Regierung nach einem solchen Abkommen ist ein weiterer bedeutender Aspekt, der berücksichtigt werden sollte.

Ein Abkommen über einen gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen der EU und Moldau würde gleiche Ausgangsbedingungen für alle EU-Luftfahrtunternehmen schaffen und es Fluggästen in allen Mitgliedstaaten ermöglichen, ein größeres Angebot an Verkehrsdiensten zwischen der EU und Moldau zu ähnlichen Bedingungen in Anspruch zu nehmen. Ein Abkommen über einen gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen der EU und Moldau würde darüber hinaus die Rechtsgrundlage für Luftverkehrsverbindungen mit denjenigen Mitgliedstaaten bilden, die bisher noch keine bilateralen Luftverkehrsabkommen mit Moldau geschlossen haben.

6. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Durch die Marktöffnung würden sich die Reisemöglichkeiten für Fluggäste aus der EU und Moldau verbessern. Die wachsende Zahl der Direktflüge zwischen der EU und Moldau und der Flugverbindungen insgesamt dürfte zu einer Zunahme des Waren- und Touristenverkehrs zwischen der EU und Moldau führen. Sowohl in der EU als auch in Moldau sind wirtschaftliche Vorteile für Luftfahrtunternehmen und Flughäfen zu erwarten.

Dabei sollte darauf geachtet werden, dass die Öffnung und Integration der Märkte auf ausgewogene Weise erfolgt, wobei auch andere wichtige politische Ziele zu berücksichtigen sind und mögliche nachteilige Folgen abgemildert werden sollten. In diesem Zusammenhang sollte unbedingt sichergestellt werden, dass der Marktöffnungsprozess mit einem parallelen Prozess der Zusammenarbeit und/oder -konvergenz im Regulierungsbereich einhergeht. Von besonderer Bedeutung ist dies in vorrangigen Bereichen wie Flugsicherheit, Luftsicherheit, Umweltschutz und Anwendung des Wettbewerbsrechts.

Offene Märkte erfordern einen Rahmen, der einen fairen Wettbewerb und strenge Normen der Flugsicherheit und Luftsicherheit gewährleistet. Im Umweltbereich muss das Abkommen mit dem Engagement der EU für eine nachhaltige Entwicklung vereinbar sein. Das Abkommen darf insbesondere nicht die Fähigkeit der EU beeinträchtigen, regulatorische oder wirtschaftliche Instrumente zur Minderung unerwünschter Nebenwirkungen des Luftverkehrswachstums einzusetzen, insbesondere hinsichtlich der Luftqualität und Lärmbelastung in der Umgebung von Flughäfen und hinsichtlich des Klimawandels. Im Bereich des

Flugverkehrsmanagements würde die Möglichkeit zur Erweiterung des einheitlichen europäischen Luftraums auf Moldau dazu beitragen, die derzeitigen Flugsicherheitsstandards zu verbessern, die Effizienz und Kapazitäten zu optimieren und Verspätungen zu reduzieren.

Ein umfassendes Mandat für die Verhandlungen mit Moldau würde zwei gleich bedeutende Aspekte umfassen: einerseits Marktöffnung und Liberalisierung und andererseits regulatorische Harmonisierung der Normen im Bereich der Flugsicherheit und Luftsicherheit über die Grenzen der EU hinaus. So würde der Abschluss eines Abkommens über einen gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen der EU und Moldau erheblich zur Erreichung der Ziele der Europäischen Nachbarschaftspolitik, der Östlichen Partnerschaft und des Partnerschafts- und Kooperationsabkommens zwischen der EU und Moldau beitragen.

Die Kommission schlägt daher vor, ein umfassendes offenes Luftverkehrsabkommen mit Moldau auszuhandeln und abzuschließen, und ersucht den Rat, sie zur Aufnahme von Verhandlungen über ein solches Abkommen zu ermächtigen. Die Verhandlungen werden von den Kommissionsdienststellen unter angemessener Berücksichtigung des Beschlusses 2010/427/EU des Rates geführt, wobei der Europäische Auswärtige Dienst (EAD) in vollem Umfang einbezogen wird.

Die Kommission wird bei der weiteren Ausarbeitung und Erreichung der im vorgeschlagenen Beschluss des Rates dargelegten Ziele eng mit den Mitgliedstaaten und allen beteiligten Kreisen zusammenarbeiten.