



EIROPAS KOMISIJA

Briselē, 2.5.2011
COM(2011) 240 galīgā redakcija

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS

Veidojot kopējo aviācijas telpu ar Moldovas Republiku

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS

Veidojot kopējo aviācijas telpu ar Moldovas Republiku

1. IEVADS

Komisija 2005. gada paziņojumā „Attīstīt Kopienas aviācijas ārējās politikas programmu”¹ uzsvēra, cik ļoti svarīgi ir veidot kopēju aviācijas telpu ar Eiropas kaimiņvalstīm austrumos un dienvidos. Galīgais šādas kopējās aviācijas telpas izveides mērķis ir radīt visaptverošu un atvērtu aviācijas tirgu, kurš darbotos, pamatojoties uz kopējiem noteikumiem. Eiropas Savienības Padome 2005. gada jūnijā puda atbalstu šim mērķim un ar atzinību novērtēja rezultātus, kas sasniegti, cenšoties šādā satvarā integrēt ES kaimiņvalstis².

Komisija analizēja šā procesa gaitu 2008. gada paziņojumā „Ar kaimiņvalstīm kopīga aviācijas telpa 2010. gada perspektīvā — Progresā ziņojums”³. Komisija secināja, ka šajā procesā ir sasniegti pozitīvi rezultāti un ka tas būtu jāpaātrina.

Eiropas Savienības paplašināšanās kārtas 2004. un 2007. gadā ir vēl lielākā mērā pastiprinājušas ES un tās austrumu un dienvidu kaimiņvalstu savstarpējo atkarību. ES un tās dalībvalstis 2006. gada jūnijā parakstīja Eiropas Kopējās aviācijas telpas nolīgumu (ECAA) ar Rietumbalkānu valstīm. Pēc šā nolīguma parakstīšanas 2006. gada decembrī tika parakstīts arī pirmais Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīgums ar Maroku. 2010. gada decembrī kopējās aviācijas telpas nolīgumus parakstīja ar Gruziju un Jordāniju, un joprojām notiek sarunas ar Ukrainu, Libānu, Tunisiju un Izraēlu.

Veidojot plašāku kopējo aviācijas telpu, ieguvumi no tās izpaužas dažādos aspektos. Tā sniedz ieguldījumu turpmāko mērķu sasniegšanā:

- īstenot Eiropas kaimiņattiecību politiku, atvieglinot integrēta aviācijas tirgus pilnveidi un izveidojot sekmīgākus transporta savienojumus starp visām iesaistītajām valstīm;
- ekonomiski pilnveidot valstis, kas plāno kļūt par Eiropas Savienības dalībvalstīm;
- sekmēt augstākā līmeņa Eiropas aviācijas standartus un tādejādi nodrošināt augsta līmeņa aviācijas un lidojumu drošību visā šajā plašajā reģionā;
- izvērst institucionālo sadarbību starp atbildīgajām iestādēm tādos jautājumos kā aviācijas drošība;

¹ COM (2005) 79 galīgā redakcija, 2005. gada 11. marts.

² Eiropas Savienības Padome, 2005. gada 27. jūnijs: „Secinājumi par to, kā norit Kopienas aviācijas ārējās politikas programmas pilnveide”.

³ COM (2008) 596 galīgā redakcija, 2008. gada 1. oktobris.

- vēl lielākā mērā pilnveidot visu Eiropas aviācijas nozari kopumā, nodrošinot konsekvētu regulatīvo satvaru paplašinātai tirgus telpai.

Šajā paziņojumā aplūkoti specifiski jautājumi, kas saistīti ar ES un Moldovas Republikas (turpmāk — Moldovas) attiecībām aviācijas jomā. Ņemot vērā ģeogrāfisko atrašanās vietu, labiem gaisa transporta savienojumiem starp Moldovu un ES ir būtiska nozīme valsts ekonomiskās izaugsmes veicināšanā.

2010. gada aprīlī Moldovas valdība pauda savu vēlmi sākt sarunas par Kopējās aviācijas telpas nolīgumu starp ES un Moldovu. Šajā sakarā Komisija dienesti izvērtēja pašreizējo situāciju Moldovas gaisa transporta nozarē un tās uzraudzības struktūras. Turklāt tika izanalizēts, kāda būtu iespējamā ekonomiskā ietekme, ja šādu nolīgumu noslēgtu.

Pamatojoties uz šīm iestrādēm, kuru kopsavilkums sniegts šajā paziņojumā, Komisija ierosina Padomei pilnvarot Komisiju risināt sarunas par visaptverošu Kopējās aviācijas telpas nolīgumu ar Moldovu. Ievērojot loģiku, kurai atbilstoši darbojas nolīgumi starp ES un citām kaimiņvalstīm, šā nolīguma darbības pamatā būtu divi aspekti — pakāpeniska tirgus atvēršana, kurai paralēli norisinātos regulatīvās sadarbības un pakāpeniskas tiesību aktu saskaņošanas process. Prioritārajām jomām vajadzētu būt šādām: tirgus atvēršana, tiesības brīvi veikt uzņēmējdarbību, vienlīdzīgi konkurences apstākļi un kopēji noteikumi aviācijas drošības, lidojumu drošības, gaisa satiksmes pārvaldības, sociālo nosacījumu un vides aizsardzības jomā.

2. ES UN MOLDOVA: POLITISKAS ATTIECĪBAS

Pēdējās desmitgades laikā ES un Moldova ir izveidojušas ciešas attiecības:

- ES un Moldovas Partnerības un sadarbības nolīgums (PSN) tika parakstīts 1994. gadā un stājās spēkā 1998. gadā⁴. Tas attiecas uz visplašāko tematu loku, tostarp tirdzniecību, ekonomisko sadarbību un tiesību aktu tuvināšanu. Saskaņā ar noteikumiem par tiesību aktu tuvināšanu (PSN 50. pants) Moldova izmanto visus līdzekļus, lai nodrošinātu savu tiesību aktu (tostarp transporta nozarē) pakāpenisku atbilstību ES tiesību aktiem. Jo īpaši PSN 62. pantā ir izcelta transporta nozare, kā arī nepieciešamība Moldovai pārstrukturēt un modernizēt savu transporta sistēmu, lai pastiprinātu ES un Moldovas sadarbību. Jo īpaši ir izcelts, cik ļoti ir nepieciešams sadarbīties lidostu un satiksmes pārvaldības modernizēšanas jomā un sekmēt Eiropas mēroga savstarpējos savienojumus. Sarunas par gaidāmo ES un Moldovas asociācijas nolīgumu, kurš, kā paredzēts, aizstās PSN, aizsākās 2010. gada janvārī. Šā nolīguma mērķis ir vēl lielākā mērā padziļināt politisko asociāciju un ekonomisko integrāciju starp ES un Moldovu. Integrācijas mērķi cita starpā turpinās īstenot transporta nozarē.
- Līdztekus aprakstītajam procesam kopš 2004. gada ir pilnveidota Eiropas kaimiņattiecību politika (EKP). Šīs politikas nolūks ir stiprināt ES kaimiņvalstu pārticību, stabilitāti un drošību un izvairīties no jaunu šķelšanās plaisu veidošanās paplašinātajā ES. Šo politiku īsteno, ieviešot Eiropas kaimiņattiecību politikas

⁴

OV L 181/1998, 24.6.1998., 3. lpp.

rīcības plānus (*ENAP*), par kuriem atsevišķi vienojas ES un katra attiecīgā partnerattiecību valsts. ES un Moldovas *ENAP* rīcības plānu pieņēma 2005. gadā, un kopš tā laika Komisija ik gadus ir izvērtējusi sasniegtos rezultātus. Līdztekus citiem *ENAP* noteikumiem par transportu ir paredzēts pilnveidot aviācijas nozari un pieprasīt sekmīgāku Moldovas integrāciju Eiropas gaisa transporta tirgū. *ENAP* ir uzskaitīti pasākumi, kas jāīsteno aviācijas nozarē (jo īpaši ciešāka sadarbība aviācijas drošības, lidojumu drošības un gaisa satiksmes pārvaldības jomā). Kopīgajā deklarācijā, ko parakstīja 2009. gada 7. maijā Austrumu partnerības sammitā Prāgā, ir atspoguļota iecere veidot vērienīgākas partnerattiecības starp Eiropas Savienību un partnervalstīm.

- 2007. gadā Moldova iesniedza „Valsts attīstības stratēģiju (VAS) 2008.–2011. gadam”, kurā ir ietverta skaidra Moldovas apņemšanās iestrādāt *acquis communautaire* savos valsts tiesību aktos un nodrošināt to izpildi. Kas attiecas uz gaisa transportu, VAS ir pausts aicinājums uzlabot lidojumu drošību, lidostu jaudu un pasažieriem piedāvāto pakalpojumu kvalitāti. Pie tam Moldova pieņēma „Civilās aviācijas attīstības stratēģiju 2007.–2012. gadam”⁵, kurā ir paredzēts satvars ar to saistīto pasākumu īstenošanai visās svarīgākajās aviācijas jomās. Turklāt Moldovas „Valdības programmā 2009.–2013. gadam” ir iekļautas specifiskas prioritātes attiecībā uz aviāciju, tādas kā liberalizēta gaisa transporta tirgus izveide, lai piesaistītu zemo cenu aviokompāniju darbību.
- Ciktāl tas konkrētāk attiecas uz aviāciju, Moldova aktīvi piedalās vairākās Viseiropas aviācijas struktūrās. Kopš 1996. gada Moldova ir Eiropas Civilās aviācijas konferences (ECAC) dalībniece, bet kopš 2000. gada — *Eurocontrol* dalībniece. Aviācijas drošības jomā Moldova piedalās SAFA⁶ programmā, pamatojoties uz 2006. gadā parakstīto vienošanos par sadarbību ar Eiropas Aviācijas drošības aģentūru (EASA). Saistībā ar Apvienoto aviācijas institūciju pāreju 2009. gadā tika parakstīta vēl cita vienošanās par sadarbību starp EASA un Moldovas civilās aviācijas iestādi. 2006. gadā tika parakstīta tā sauktā „horizontālā vienošanās”⁷ starp ES un Moldovu, ar ko tiek nodrošināta starp dalībvalstīm un Moldovu noslēgto divpusējo nolīgumu atbilstība ES tiesību aktiem.

Kas attiecas uz paveikto, Komisija ir izdevusi progresa ziņojumus par PSN un *ENAP* īstenošanu. 2010. gada ziņojumā⁸ (par PSN un *ENAP* īstenošanu 2009. gadā) jau tika norādīts, ka Moldova potenciāli var kandidēt uz to, lai kļūtu par kopējās aviācijas telpas dalībnieci, un tika atzīts, ka sadarbības nolīguma parakstīšana ar EASA ir bijis būtisks solis uz priekšu virzībā uz Moldovas integrāciju Eiropas aviācijas drošības sistēmā.

⁵ Valdības 2007. gada 30. augusta Lēmums Nr. 987 par Civilās aviācijas stratēģijas apstiprināšanu 2007.–2012. gadam.

⁶ Ārvalstu gaisa kuģu drošības novērtēšana.

⁷ OV L 126/2006, 13.5.2006., 24. lpp.

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

3. ES UN MOLDOVA: EKONOMISKĀS ATTIECĪBAS UN TO IETEKME UZ AVIĀCIJU

Apsverot visus turpmākos faktorus — attālumu līdz lielākajām Eiropas pilsētām, ģeogrāfisko atrašanās vietu (Moldovai ir tikai sauszemes robeža), kā arī šīs valsts relatīvi trūcīgo sauszemes transporta infrastruktūru —, aviācija ir vienīgais un vissvarīgākais transporta veids, kas var nodrošināt savienojumus starp Moldovu un vairākumu ES dalībvalstu.

Pēdējās desmitgades laikā Moldovas un ES ekonomiskajās attiecībās ir notikusi strauja attīstība. Moldovas valsts statistikas biroja dati liecina, ka laikā no 2010. gada janvāra līdz 2010. gada oktobrim preču eksports uz ES pieauga par 6 % (salīdzinājumā ar rādītājiem tajā pašā laikposmā 2009. gadā), sasniedzot 439 miljonus euro, savukārt imports no ES uz Moldovu pieauga par 19,1 %, sasniedzot 1 miljardu euro summu. Tādējādi Moldovas kopējais tirdzniecības bilances deficīts ar ES ir 561 miljons euro (pieaugums par 30,9 %). ES ir Moldovas svarīgākā tirdzniecības partnere; turklāt tās nozīme ir pieaugusi, kopš 2007. gadā ES pievienojās Rumānija. 2008. gadā ES piešķīra Moldovai papildu autonomus tirdzniecības atvieglojumus⁹, kas pozitīvi ietekmēja ES un Moldovas savstarpējo tirdzniecību. Paredzamajā ES un Moldovas asociācijas nolīgumā ir cita starpā izvirzīts mērķis izveidot padziļinātu un vispārēju brīvās tirdzniecības zonu, ja vien un kad vien Moldova būs gatava to īstenot un pastāvīgi nodrošināt tās ietekmi. Ir paredzams, ka šāds solis nodrošinātu vēl lielāku stimulu ES un Moldovas tirdzniecības attiecībām.

Tā kā Moldovā ir relatīvi neliels iedzīvotāju skaits — tikai 3,6 miljoni iedzīvotāju —, un šīs valsts IKP uz vienu iedzīvotāju ir zems, Moldova ir relatīvi mazs aviācijas tirgus, bet tāds tirgus, kas aug¹⁰.

Gaisa satiksme starp Moldovu un ES ir galvenokārt pasažieru pārvadājumi (starp ES un Moldovu veikto kravas pārvadājumu apjoms ir salīdzinoši zems). Starptautiskie gaisa pārvadājumi no Moldovas un uz to galvenokārt koncentrējas Kišiņevas starptautiskajā lidostā (*Chisinau International Airport*). Rādītāji par pārvadājumu apjomu šajā lidostā liecina par pieaugumu no aptuveni 200 000 pasažieru 2000. gadā līdz vairāk nekā 900 000 pasažieru 2010. gadā, kas atbilst 14 % pieaugumam gadā¹¹. Kišiņevas starptautiskā lidosta nesen ir sākusi svarīgu ieguldījumu programmu nolūkā palielināt savu kapacitāti un modernizēt vispārējo infrastruktūru. ES un Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības banka (ERAB) sniedza atbalstu šai programmai, izmantojot kaimiņattiecību politikas ieguldījumu mehānismu. 2010. gadā Kišiņevas lidosta kļuva par pirmo Neatkarīgo Valstu Savienības (NVS) lidostu, kam tika piešķirta sertifikācija tā sauktās „Airport Carbon Accreditation” programmas ietvaros atzinībā par tās centieniem mazināt CO₂ emisijas.

Pasažieru satiksme uz ES veido aptuveni divas trešdaļas no Kišiņevas izlidojošo pasažieru skaita. ES un Moldovas pasažieru satiksme koncentrējas savienojumos,

⁹ Regula (EK) Nr. 55/2008, OV L 20, 24.1.2008., 1. lpp.

¹⁰ Saskaņā ar SMF aplēsēm Moldovas IKP uz vienu iedzīvotāju ir 1,160 euro (2010. gadā).

¹¹ No Kišiņevas izlidojošie pasažieri. Avots visiem šiem skaitļiem ir pētījums, ko veica pēc Komisijas pasūtījuma, par ko tika noslēgts līgums; *Steer Davies Gleave*: Pētījums par ekonomiskajām priekšrocībām, ko nestu kopējas gaisa telpas nolīgums starp ES un Moldovas Republiku. Londona, 2011. gada janvāris.

kuru galamērķis ir tikai neliels skaits ES dalībvalstu. 2009. gadā pieci lielākie tirgi bija šādi: Itālija — 34 %, Rumānija — 18 %, Vācija — 13 %, Ungārija — 9 % un Austrija — 8 %; pasažieru plūsma uz šiem galamērķiem veidoja vairāk nekā 80 % kopējās pasažieru plūsmas starp ES un Moldovu. Šie rādītāji atspoguļo Moldovas ciešās ekonomiskās attiecības ar Rumāniju un Itāliju.

Visintensīvākā pasažieru plūsma ir savienojumos starp šādām pilsētām: Kišiņeva – Timișoara (Rumānijā) (aptuveni 40 000 pasažieru), kam seko Kišiņeva – Frankfurte (vairāk nekā 32 000 pasažieru) un Kišiņeva – Roma (aptuveni 22 000 pasažieru) (pasažieru skaita dati par 2009. gadu). Kas attiecas uz pilsētām ārpus ES, Kišiņeva – Maskava ir savienojums starp pilsētām, kurā ir visaugstākais pieprasījums, — gandrīz 48 000 pasažieru; kā arī Kišiņeva – Stambula — 41 000 pasažieru.

Moldova ir risinājusi sarunas par gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumu (GPPN) noslēgšanu ar aptuveni divdesmit valstīm, no kurām sešpadsmit ir ES dalībvalstis — Apvienotā Karaliste, Austrija, Bulgārija, Čehija, Francija, Grieķija, Igaunija, Itālija, Kipra, Latvija, Lietuva, Polija, Portugāle, Rumānija, Ungārija un Vācija. Gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumi ar ES dalībvalstīm parasti ir diezgan ierobežojoši (piemēram, attiecībā uz maršrutu apstiprinājumu, lidojumu biežumu, gaisa kuģu ietilpību vai grafiku). Vairums nolīgumu atļauj lidojumus tikai uz vienu galamērķi vienam gaisa pārvadātājam no katras nolīguma puses. Pašreizējā sistēma, ko regulē divpusēji gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumi starp ES dalībvalstīm un Moldovu, tādējādi kropļo satiksmes plūsmu un negatīvi ietekmē aviokompānijas un patērētājus.

Tomēr ir svarīgi pieņemt zināšanai, ka 2010. gada jūlijā Moldovas tirgu apkalpoja tikai seši ES gaisa pārvadātāji: *airBaltic* no Rīgas (Latvija), *Austrian Airlines* no Vīnes (Austrija), *Carpatair* no Timișoaras un *Tarom* no Bukarestes (Rumānija), *Lufthansa* no Minhenes (Vācijas), kā arī *Meridiana* no Milānas un Veronas (Itālija). Šo ES aviokompāniju tirgus daļa lidojumos uz Moldovu bija 37 %. Moldovas pārvadājumu uzņēmumi veido vairāk nekā 60 % ES un Moldovas aviācijas tirgus.

4. CIVILĀS AVIĀCIJAS NOZARE MOLDOVĀ

Maršrutus no ES un uz ES apkalpo divas Moldovas aviokompānijas: valsts aviokompānija *Air Moldova* un privātais pārvadājumu uzņēmums *Moldovan Airlines*:

- *Air Moldova* ekspluatē floti, kura ir relatīvi jauna, uz galamērķiem ES (šo floti veido trīs Airbus A320 lieli civilās aviācijas gaisa kuģi un divi Embraer 190 reģionālo savienojumu gaisa kuģi). Atbilstoši datiem par 2010. gada janvāri *Air Moldova* apkalpoja lidojumus kopumā uz 13 galamērķiem, no kuriem 10 atrodas ES dalībvalstīs (Austrija, Bulgārija, Čehija, Francija, Grieķija, Itālija, Kipra, Rumānija, Spānija un Vācija).
- *Moldovan Airlines* ir samērā mazs uzņēmums, kas ekspluatē divus reģionālo savienojumu gaisa kuģus maršrutos uz Ungāriju un Rumāniju (Timișoara). Šī aviokompānija sadarbojas ar savu rumāņu māsasuzņēmumu *Carpatair*, kura bāzes lidosta atrodas Timișoarā.

Pie tam, ir vēl citi Moldovas gaisa pārvadātāji, kas ekspluatē galvenokārt NVS projektētus gaisa kuģus maršrutos ar galamērķi ārpus ES. (Arī *Air Moldova* ekspluatē šādus gaisa kuģus; tomēr galvenokārt uz galamērķiem uz valstīm, kas nav ES valstis.)

Pašlaik svarīgākie punkti, kā no Moldovas ir iespējama piekļuve starptautisko pasažieru gaisa pārvadājumu tīklam, ir Frankfurte (ar *Air Moldova*), Minhene (ar *Lufthansa*) un Vīne (ar *Air Moldova* un *Austrian Airlines*).

Gaisa pārvadājumu maksa no Kišiņevas uz galamērķiem ES (un arī pretējā virzienā) ir samērā augsta. Iemesls tam varētu būt diezgan ierobežojošie gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumu noteikumi, kā arī fakts, ka Kišiņevas lidostu zemo cenu aviokompānijas neapkalpo. Ir fakti, kas liecina, ka šā iemesla pēc daļa no Moldovas pieprasījuma pēc gaisa transporta pakalpojumiem ir novirzījies uz lidostām kaimiņvalstīs, proti, Rumānijā un Ukrainā.

Aeronavigācijas pakalpojumus, tostarp meteoroloģiskā dienesta pakalpojumus un aeronavigācijas informāciju, Moldovas gaisa telpā nodrošina Moldovas Gaisa satiksmes pakalpojumu aģentūra (*MOLDATSA*), kas pieder valstij un kas ir nošķirta no Civilās aviācijas administrācijas. Moldova piedalās *Eurocontrol* un līdzās Rumānijai, Turcijai un Bulgārijai ir partnervalsts reģionālajā iniciatīvā Dienvidaustrumu Eiropas valstu sadarbībai gaisa satiksmes pārvaldības jomā (*ATM Co-operation in South-Eastern Europe (ACE)*). Cik vien iespējams, Moldova cenšas panākt savu valsts tiesību aktu aviācijas un vides jomā atbilstību Eiropas vienotās gaisa telpas (*Single European Sky*) politikai.

Moldovas Republikas Civilās aviācijas administrācija (CAA) administrē un regulē visu civilās aviācijas sektoru. CAA darbojas Moldovas satiksmes ministrijas politiskā uzraudzībā.

5. IEGUVUMI, KO SNIEGS ES UN MOLDOVAS KOPĒJĀS AVIĀCIJAS TELPAS NOLĪGUMS

ES kopējā aviācijas tirgus izveide kopš 90. gadiem ir būtiski sekmējusi nozares dinamiku un rezultātus un radījusi nozīmīgas ekonomiskas un sociālas priekšrocības.

Kopējās aviācijas telpas nolīgumi ir noslēgti ar Savienības austrumu un dienvidu kaimiņvalstīm; tos noslēdzot, ir pierādījies, ka arī šajos tirgos var veidoties līdzīga pozitīva ietekme uz transporta apjomu un efektivitāti. Noslēdzot šos nolīgumus, kopš tirgus liberalizācijas 2006. un 2010. gadā, savienojumos starp ES un Rietumbalkānu valstīm ikgadējās izaugsmes rādītāji sasniedza 12 %. Ir paredzama līdzīga pozitīva ietekme uz ES un Moldovas tirgu.

Lai precīzāk novērtētu iespējamo ietekmi, Komisija izanalizēja, kāda būtu iespējamā ekonomiskā ietekme, ja tiktu noslēgts ES un Moldovas Kopējās aviācijas telpas nolīgums¹². Šajā pētījumā prognozēts, ka laikā no 2010. līdz 2015. gadam ES un

¹² *Steer Davies Gleave*: Pētījums par ekonomiskajām priekšrocībām, ko nestu kopējas gaisa telpas nolīgums starp ES un Moldovas Republiku. Londona, 2011. gada janvāris.

Moldovas gaisa transporta ikgadējās izaugsmes rādītājs būtu aptuveni 15 %¹³. To visu rezumējot, attiecīgos Moldovas, no vienas puses, un ES, no otras puses, ieguvumus var raksturot šādi.

- Ir aplēsts, ka šāds nolīgums nesīs Moldovai saimniecisko labumu aptuveni 17 miljonu euro apmērā gadā (galvenokārt saistībā ar zemāku maksu par gaisa pārvadājumiem, attiecīgu gaisa satiksmes pieaugumu un ar to saistīto saimniecisko darbību)¹⁴. Veiktajā analīzē arī prognozēts, ka, palielinoties konkurencei, krasi samazināsies gaisa pārvadājumu maksa tādos populāros maršrutos kā uz galamērķiem Itālijā.
- Tomēr konkrētā tirgus lieluma dēļ saimnieciskais ieguvums, ko šāds nolīgums nestu ES, būtu samērā mazs. No otras puses, dažas ES aviokompānijas ir ziņojušas par problēmām, kuras to ikdienas darbībā rada diezgan ierobežojošie gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumu noteikumi. Pieredze liecina, ka mehānismi, ko ievieš līdzīgu kopējās aviācijas telpas nolīgumu īstenošanai, palīdz sekmēt tādu problēmu risināšanu (galvenokārt izmantojot Apvienotās komitejas starpniecību), ar kurām nākas saskarties darījumu vidē, jo Eiropas pārvadājumu uzņēmumiem risināt šīs problēmas kolektīvā veidā — nevis individuāli — ir daudz vienkāršāk. Turklāt ES un Moldovas Kopējās aviācijas telpas nolīgums radītu jaunas tirgus iespējas tiem gaisa pārvadātājiem ES, kuri vēlas sākt lidojumus uz Moldovu, bet kuriem šobrīd nav nepieciešamo satiksmes tiesību. Vēl šāds nolīgums varētu sekmēt Moldovas pārvadātāju integrēšanos esošajās ES gaisa pārvadātāju aliansēs, tādējādi, veidojoties apjomradītiem ietaupījumiem, dodot iespēju izstrādāt integrētus produktus un uzlabot pasažieriem piedāvāto pakalpojumu kvalitāti un efektivitāti.

Līdztekus šiem saimnieciskajiem labumiem tikpat svarīgi ir arī tādi politiski apsvērumi kā tas, ka šāds nolīgums sniegtu būtisku atbalstu to ES mērķu sasniegšanai, kas izvirzīti ES kaimiņattiecību politikas, austrumu partnerības, kā arī partnerības un sadarbības nolīguma ietvaros, kā arī saistībā ar nākotnē paredzamo asociācijas nolīgumu ar Moldovu.

Vēl viens svarīgs aspekts, kas papildus jāņem vērā, ir Moldovas valdības aktīvais aicinājums noslēgt šādu nolīgumu.

ES un Moldovas kopējās aviācijas telpas nolīgums izveidotu līdzvērtīgus konkurences apstākļus visiem ES gaisa pārvadātājiem un ļautu visu dalībvalstu pasažieriem gūt labumu no vienādiem nosacījumiem un lielāka satiksmes apjoma starp ES un Moldovu; tāds pats labums būtu arī Moldovai. Turklāt ES un Moldovas Kopējās aviācijas telpas nolīgums nodrošinātu juridisko pamatu gaisa pārvadājumu pakalpojumu ieviešanai no tām dalībvalstīm, kurām pašlaik nav divpusēja gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīguma ar Moldovu.

¹³ Šādas aplēses jāveic attiecībā pret prognozēto ikgadējā gaisa satiksmes apjoma pieauguma rādītāju, proti, 8 %, tajā pašā laikposmā, pieturoties pie scenārija, kad nav izmaiņu.

¹⁴ Ja no šīs summas atskaita ietekmi uz vidi un papildu resursus, kas nepieciešami, lai tiktu galā ar administratīvo darbu saistībā ar *acquis* īstenošanu, saimnieciskais labums, ko gūtu Moldova, atbilstoši aplēsēm būtu aptuveni 10 miljoni euro gadā.

6. SECINĀJUMI

Tirgus atvēršanas rezultātā būtiski uzlabotos ceļošanas iespējas pasažieriem no ES un Moldovas. Tiek lēsts, ka tiešie reisi starp ES un Moldovu, kā arī kopējais lidojumu skaits palielinās tirdzniecību un tūrisma plūsmu. Saimnieciskais labums būs abām pusēm — gan ES, gan Moldovas aviokompānijām un lidostām.

Būs svarīgi, lai tirgu atvēršana un integrācija norisinātos līdzsvaroti, ņemot vērā citus svarīgus politiskos mērķus un mazinot iespējamo negatīvo ietekmi. Šajā sakarā būs svarīgi gādāt par to, lai līdztekus tirgus atvēršanas procesam norisinātos regulatīvās sadarbības un/vai konverģences process. Tas ir jo īpaši svarīgi tādās kritiskās jomās kā drošība, lidojumu drošību, vides aizsardzība un konkurences tiesības.

Atvērtam tirgum nepieciešams pamats, ar ko garantē taisnīgu konkurenci un augstus drošības un lidojumu drošības standartus. Attiecībā uz vides jautājumiem nolīgumam ir jāatbilst ES ilgtspējīgas attīstības saistībām. Ir sevišķi svarīgi panākt, ka nolīgums neierobežo ES spēju piemērot regulatīvos un ekonomiskos instrumentus, kuru nolūks ir mazināt gaisa satiksmes pieauguma nevēlamas sekas it īpaši tādos aspektos kā gaisa kvalitāte un trokšņa līmenis lidostu apkaimē, kā arī ieguldījums cīņā pret globālajām klimata pārmaiņām. Kas attiecas uz gaisa satiksmes pārvaldības jomu, iespēja paplašināt Eiropas vienoto gaisa telpu, tajā iekļaujot Moldovu, sniegtu ieguldījumu, lai pastiprinātu pašreizējos drošības standartus, optimizētu efektivitāti un jaudu, kā arī mazinātu kavēšanās.

Pamatu visaptverošam mandātam sarunām ar Moldovu veidotu divi vienlīdz svarīgi aspekti: no vienas puses, tirgus atvēršana un liberalizācija, bet, no otras puses, drošības un lidojumu drošības standartu regulatīvā saskaņošana ārpus ES robežām. Saistībā ar iepriekšminēto ES un Moldovas kopējās aviācijas telpas nolīguma noslēgšana būtu liels ieguldījums, kas palīdzētu tuvoties mērķiem, kurus Eiropa izvirzījusi savas kaimiņattiecību politikas, Austrumu partnerības un ES un Moldovas Partnerības un sadarbības nolīguma ietvaros.

Ņemot vērā iepriekšminēto, Komisija ierosina risināt sarunas par visaptverošu atvērtu aviācijas nolīgumu ar Moldovu un to noslēgt un aicina Padomi pilnvarot Komisiju sākt sarunas par šādu nolīgumu. Sarunas vadīs Komisija dienestī, pilnībā iesaistot Eiropas Ārējās darbības dienestu (EĀDD), pienācīgi ievērojot Padomes Lēmumu 2010/427/ES.

Komisija cieši sadarbosies ar dalībvalstīm un visu attiecīgo iesaistīto aprindu pārstāvjiem, lai vēl vairāk pilnveidotu un sasniegtu mērķus, kas izvirzīti Padomes lēmuma priekšlikumā.