



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 27.9.2005  
COM(2005) 451 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE**

**De ontwikkeling van een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met Oekraïne**

## 1. INLEIDING

In haar Mededeling "Ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap" (COM (2005) 79 def.) heeft de Commissie benadrukt dat het belangrijk is een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tot stand te brengen met haar oostelijke en zuidelijke burenen. Het uiteindelijke doel is dezelfde marktexploitatie-regels te doen gelden voor de EG en de landen langs haar zuidelijke en oostelijke grenzen. Op 27 juni heeft de Raad van de Europese Unie in zijn "conclusies betreffende de ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap" zijn steun uitgesproken voor de ontwikkeling van een ruimere Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte tegen 2010, waarin ook de buurlanden van de EU zullen worden opgenomen.

In de Mededeling "Een luchtvaartbeleid van de Gemeenschap ten aanzien van haar burenen" (COM (2004) 74 def.) heeft de Commissie aangekondigd dat zij de wetgevende en economische ontwikkelingen in Oekraïne van nabij zal volgen zodat zij op het geschikte ogenblik concrete voorstellen voor hechtere luchtvaartrelaties kan doen.

Na de Russische Federatie is Oekraïne het grootste buurland van de uitgebreide Europese Unie. De EU is de belangrijkste handelspartner van Oekraïne. In 2003 was 34% van de Oekraïense export bestemd voor de EU25 en was 33,4% van de Oekraïense import afkomstig uit de EU25. In dat jaar groeide het Oekraïense BBP met 8,5% en de vervoerssector zelfs met 9%. De relaties tussen de EU en Oekraïne zijn geregeld in de partnerschaps- en samenwerkingsovereenkomst. In die overeenkomst wordt bijzondere aandacht besteed aan het streven naar versterkte samenwerking op vervoersgebied (artikel 64); de overeenkomst voorziet ook in de mogelijkheid om specifieke vervoersovereenkomsten te sluiten tussen de partijen (artikel 40). In het Europese nabuurschapsbeleid wordt Oekraïne als een prioritair land beschouwd, met name na de politieke veranderingen die er hebben plaatsgevonden. In februari 2005 hebben de EU en Oekraïne een gezamenlijk actieplan goedgekeurd ter ondersteuning van Oekraïne's ambitie om zich verder te integreren in de Europese politieke en economische structuren. Versterkte samenwerking op het gebied van de burgerluchtvaart, inclusief veiligheids- en beveiligingskwes-ties, is een van de concrete prioriteiten van dit actieplan.

Ingevolge de "open skies"-arresten van het Europese Hof van Justitie van 5 november 2002 dienden de 25 bilaterale overeenkomsten tussen lidstaten en Oekraïne te worden gewijzigd omdat sommige bepalingen, met name die waarbij Europese luchtvaartmaatschappijen niet naar Oekraïne mogen vliegen tenzij ze vertrekken uit hun land van oorsprong, in strijd waren met de Gemeenschapswetgeving. De Commissie heeft een "horizontaal" mandaat gekregen om met derde landen te onderhandelen over de nodige herzieningen van deze bilaterale overeenkomsten. De Commissie heeft in 2005 op doeltreffende wijze gebruik gemaakt van dit horizontale mandaat om een groot aantal bilaterale overeenkomsten in overeenstemming te brengen met de Gemeenschapswetgeving. In juni 2005 heeft de Europese Commissie in het kader van het horizontale mandaat een overeenkomst voor luchtdiensten met Oekraïne geparafeerd; hierdoor heeft zij de juridische problemen opgelost die in de *open skies*-arresten van het Europees Hof

van Justitie aan de orde zijn gesteld en heeft zij de basis gelegd voor de verdere ontwikkeling van de luchtvaartrelaties tussen de EU en Oekraïne.

De verbetering van de luchtvaartrelaties tussen de EU en andere buurlanden, met als uiteindelijk doel de oprichting van een open luchtvaartruimte, is een belangrijke doelstelling voor de verdere economische ontwikkeling van de Europese luchtvaartsector. Vluchten naar buurlanden van de EU vertegenwoordigen 19% van het verkeer tussen de EU en derde landen; in belangrijkheid moet dit marktsegment dus nauwelijks onderdoen voor de Noord-Amerikaanse markten. De EU heeft de luchtvaartmarkten van Zwitserland en Noorwegen al geïntegreerd via hechte overeenkomsten. In maart 2005 is de Commissie begonnen met de onderhandelingen over een Europese communautaire luchtvaartovereenkomst met de landen van de westelijke Balkan, gebaseerd op onderhandelingsrichtsnoeren die in december 2004 door de Raad zijn gegeven. Tegelijk kreeg de Commissie onderhandelingsrichtsnoeren voor een uitgebreide luchtvaartovereenkomst met Marokko, die tot doel had de Marokkaanse luchtvaartsector zoveel mogelijk in de Europese luchtvaartruimte te integreren.

De wens van Oekraïne om zich te integreren in de Europese structureren heeft ertoe geleid dat het land belangstelling heeft getoond in veel hechtere samenwerking met de EU op het gebied van luchtvervoer en onderhandelingen is begonnen over een uitgebreide luchtvaartovereenkomst. Oekraïne heeft zich bereid getoond zijn kader voor internationaal luchtvervoer samen met de Europese Commissie te hervormen. Sinds begin 2005 is Oekraïne begonnen met de toepassing van een meer marktgericht economisch en vervoersbeleid en met de openstelling van zijn markt voor EU-lidstaten.

In deze mededeling beveelt de Commissie de Raad aan haar toestemming te verlenen om namens de Europese Gemeenschap onderhandelingen te voeren over een uitgebreide overeenkomst voor een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met Oekraïne, waarbij ernaar gestreefd wordt markten te openen en samenwerking en/of harmonisering inzake regelgeving tot stand te brengen, met name op prioritaire gebieden als luchtvaartveiligheid, beveiliging, milieubescherming en toepassing van de mededingingsregels die gelijke en eerlijke kansen voor alle marktdeelnemers garanderen.

## **2. HET BESTAANDE KADER**

Door de uitbreiding van mei 2004 is de EU de grootste handelspartner van Oekraïne geworden, met een aandeel van ongeveer 35% in de totale handel van het land. In 2003 vertegenwoordigde de export van Oekraïne naar de EU-25 5,7 miljard euro en de import 8,8 miljard euro. De handel met Oekraïne vindt plaats op basis van het in de partnerschaps- en samenwerkingsovereenkomst vastgestelde statuut van meest begunstigde natie, waardoor er geen kwantitatieve beperkingen op de handel in goederen gelden, met uitzondering van de staalsector, waarvoor een bijzondere regeling bestaat. Op 28 december 2004 is een nieuwe bilaterale staalovereenkomst voor 2004 van kracht geworden. Op 9 maart 2005 hebben de EG en Oekraïne een bilaterale overeenkomst betreffende de textielhandel gesloten. Deze overeenkomst heeft tot gevolg dat de nog overblijvende beperkingen op de handel in textiel en kledingproducten worden opgeheven; beide partijen zijn overeengekomen dezelfde

lage douaneheffingen toe te passen. Oekraïne streeft ernaar lid te worden van de wereldhandelsorganisatie en heeft in maart 2003 een bilateraal protocol voor markttoegang gesloten met de EG. Oekraïne tracht nu te voldoen aan alle multilaterale regels van de wereldhandelsorganisatie en krijgt daarbij hulp van de EU. In het licht van de nieuwe politieke ontwikkelingen in Oekraïne heeft de EU zoveel mogelijk steun verleend voor hervormingen en voor de modernisering van de Oekraïense economie. Oekraïne en de EU hebben hun bilaterale samenwerking uitgebreid door het sluiten van een overeenkomst inzake wetenschap en technologie en, recentelijk, door het paraferen van een overeenkomst inzake de deelname van Oekraïne aan Europa's radionavigatieprogramma GALILEO. Hieruit blijkt duidelijk dat Oekraïne beter wenst geïntegreerd te worden in de EU-programma's en activiteiten.

Oekraïne heeft 68 bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten gesloten met derde landen en is al lang lid van de internationale burgerluchtvaartorganisatie (International Organisation of Civil Aviation, ICAO). Na de Russische Federatie is Oekraïne de belangrijkste luchtvaartmarkt in Oost-Europa en het GOS; bovendien heeft deze markt nog een sterk groeipotentieel. Uit voorlopige cijfers blijkt dat het internationale passagiersvervoer in de eerste maanden van 2005 met 30% is toegenomen in Oekraïne.

De luchtvaartmarkten van de EU en Oekraïne zijn nauw met elkaar verbonden. Oekraïne is een van de weinige landen ter wereld die bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten hebben gesloten met alle 25 EU-lidstaten. Dit geeft nogmaals aan hoe belangrijk de luchtvaartrelaties met dit buurland van de Europese Unie wel zijn. In 2003 maakten bijna 1,2 miljoen passagiers gebruik van luchtvervoer tussen de EU en Oekraïne. Volgens voorlopige cijfers is dit in 2004 gestegen tot 1,4 miljoen passagiers. De lidstaten die het grootste aandeel van het luchtvervoer tussen de EU en Oekraïne voor hun rekening nemen zijn Duitsland (260 000 passagiers in 2004), Oostenrijk (215 000), Nederland (168 000), Hongarije (128 000) en Polen (110 000). 50% van de passagiers werden door EG-luchtvaartmaatschappijen vervoerd. De snelle groei in de afgelopen jaren heeft plaatsgevonden ondanks het feit dat de Oekraïense autoriteiten tot 2004 een behoorlijk restrictief beleid inzake marktopening voerden. De belangrijkste stimulansen voor de groei zijn de snel ontwikkelende economie, de toename van het beschikbare inkomen, wat tot een hogere levensstandaard heeft geleid, en een sterkere neiging om naar het buitenland te reizen.

Oekraïne is ook een snel groeiende toeristische bestemming voor toeristen uit Centraal- en West-Europa. In 2002 brachten meer dan 6 miljoen buitenlandse toeristen een bezoek aan Oekraïne (+ 9%), wat vergelijkbaar is met het aantal toeristen dat de Russische Federatie of Kroatië bezocht<sup>1</sup>.

Sinds 1999 is Oekraïne volwaardig lid van de Europese Burgerluchtvaartconferentie (European Civil Aviation Conference, ECAC) en sinds 2004 van Eurocontrol. Na de regeringswissel van begin 2005 heeft het Oekraïense luchtvaartbeleid zich nog sterker op Europa gericht; dit werd bevestigd door de parafering van de horizontale overeenkomst met de Europese Gemeenschap op 3 juni 2005, waarbij Oekraïne het

---

<sup>1</sup> World Tourism Organisation, Facts & Figures, International Tourist Arrivals, Europe (<http://www.world-tourism.org/facts/tmt.html>).

beginsel van de aanwijzing van communautaire luchtvaartmaatschappijen heeft aanvaard.

Oekraïne moet wel nog de stap zetten naar volwaardig lidmaatschap van de Gezamenlijke Luchtvaartautoriteiten (Joint Aviation Authorities, JAA); voorlopig is het alleen nog maar kandidaat-lid. De taken van de JAA zullen worden geïntegreerd in het Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (European Aviation Safety Agency, EASA). JAA bestaat uit 39 landen en heeft belangrijke beveiligingsnormen ontwikkeld die in heel Europa geldig zijn. Het is in het belang van zowel Oekraïne als de Europese Unie om hun relaties met betrekking tot veiligheid te verbeteren en Oekraïne te helpen de EU-veiligheidsnormen toe te passen. De EU heeft al projecten in het kader van het Tacis-programma opgestart om activiteiten op dit gebied te ondersteunen.

### **De luchtvaartsector in Oekraïne**

Ongeveer 80 luchtvaartmaatschappijen zijn geregistreerd bij de Oekraïense burgerluchtvaartautoriteiten. De twee belangrijke internationale luchtvaartmaatschappijen zijn Aerosvit en Ukraine International Airlines, die allebei zowel binnenlandse als internationale vluchten exploiteren. In 2004 vertegenwoordigde Aerosvit 33% van de Oekraïense markt en zag het zijn passagiersaantal met bijna 50% toenemen tot 1 miljoen passagiers. Het bedrijf exploiteert een vloot van 9 Boeings 737 en 767 voor vluchten naar zuidoost-Europa, de VS en het Verre Oosten. De meerderheidseigenaar is een Oekraïens reisbureau; de Oekraïense overheid en een Nederlands investeringsbedrijf bezitten een minderheidsaandeel. Ukraine International Airlines vliegt op 20 internationale bestemmingen, vooral in West-Europa. De maatschappij is voor het grootste gedeelte eigendom van het Oekraïense staatsfonds; Austrian Airlines heeft een minderheidsaandeel van 22%.

Resterende uitdagingen bij de modernisering van de Oekraïense luchtvaartmarkt:

- het verwijderen van infrastructuurknelpunten;
- het moderniseren van de luchtvaartsector volgens westerse normen;
- de volledige toepassing van de Europese eisen inzake veiligheidstoezicht;
- de modernisering van de ATM-procedures en navigatiesystemen;
- de verbetering van de veiligheids- en milieunormen van de Oekraïense vliegtuigen: de Oekraïense luchtvaartmaatschappijen zijn begonnen met het kopen en leasen van moderne westerse luchtvaartuigen, maar de binnenlandse vluchten worden meestal nog uitgevoerd met oude luchtvaartuigen uit de Sovjetperiode. In 2003 voldeed slechts 5% van de geregistreerde luchtvaartuigen volledig aan de EU-milieunormen. De behoefte aan moderne luchtvaartuigen die aan de internationale en EU-normen voldoen zal kansen scheppen voor de Europese en Oekraïense industrie.

## **Industriële samenwerking**

Oekraïne heeft een behoorlijk grote vliegtuigindustrie geërfd van de USSR. De belangrijkste onderdelen daarvan zijn het Antonov-ontwerpbureau en de aanverwante fabrieken. De luchtvaartindustrie wordt als een hoogtechnologische pool voor de heropleving van de Oekraïense industrie beschouwd. De teloorgang van de luchtvaartsector in de post-Sovjetperiode heeft in het voorbije decennium ook tot een scherpe terugval van de vliegtuigproductie geleid. Antonov legt zich tegenwoordig vooral toe op de productie van een regionaal vliegtuig (An-140) en blijft voortwerken aan de ontwikkeling van andere luchtvaartuigen, waaronder ook het militaire transportvliegtuig An-70. De vliegtuigindustrie van Oekraïne en de EU hebben alle belang bij een nauwere samenwerking. De geplande overeenkomst kan een nieuw kader vormen voor de industriële luchtvaartrelaties tussen Oekraïne en de EU en kan de herstructurering en modernisering van de Oekraïense luchtvaartindustrie in goede banen helpen leiden. Deze samenwerking moet gericht zijn op gezamenlijke onderzoeksprojecten, waaronder ook projecten in het kader van de EU-Galileo samenwerkingsovereenkomst, op de aanpassing van Oekraïne aan de EU-normen inzake veiligheid, beveiliging en milieu, op opleidingsprogramma's en op steun voor de modernisering van de Oekraïense luchthaveninfrastructuur en luchtverkeersleidingssystemen, teneinde de navigatiesystemen te harmoniseren. Intensievere samenwerking in het kader van een uitgebreide overeenkomst zou niet alleen tot een verbetering van het veiligheids- en beveiligingsniveau van de luchtvaartsector van een belangrijk buurland van de EU leiden, maar ook kansen scheppen voor de luchtvaartindustrie door de opstelling van gemeenschappelijke normen en certificeringsprocedures. Het zou ook de weg vrijmaken voor deelname van Oekraïne aan belangrijke EU-projecten en –activiteiten, zoals "Sesame"<sup>2</sup> of het Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA).

### **3. VERDERE VERSTERKING VAN DE RELATIES MET EEN BELANGRIJK BUURLAND**

In juni 2005, na de parafering van een horizontale overeenkomst tussen de Gemeenschap en Oekraïne, heeft Oekraïne verzocht om uitgebreidere luchtvaartrelaties met de Europese Unie. De Oekraïense overheid heeft bevestigd dat zij bereid is zo snel mogelijk de Oekraïense luchtvaartwetgeving in overeenstemming te brengen met het *acquis communautaire* en aldus de kwaliteit van de luchtvaartrelaties met de Europese Unie te verbeteren. De Oekraïense overheid wil ook de relaties op het gebied van luchtvaartveiligheid verbeteren en samenwerken met het Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA); de Oekraïense regering is ook geïnteresseerd in EU-steun voor de modernisering van de Oekraïense luchthavens en luchtnavigatiesystemen.

---

<sup>2</sup> Sesame, de technische uitvoering van het door de Europese Commissie tot stand gebrachte Gemeenschappelijk Europees Luchtruim, bereidt de weg voor een nieuwe generatie van beheersystemen die het groeiende luchtverkeer in goede banen kunnen leiden.

Sinds begin 2005 neemt Oekraïne een meer liberale houding aan ten opzichte van internationale activiteiten met diverse EU-landen en heeft het de toegang tot de Oekraïense markt verbeterd. In diverse bilaterale onderhandelingen zouden Oekraïne en de EU-lidstaten hun wekelijkse frequenties aanzienlijk kunnen vergroten op wederzijdse basis.

#### **4. BATEN EN TOEGEVOEGDE WAARDE VAN EEN COMMUNAUTAIRE BENADERING**

De burgerluchtvaartsector (met inbegrip van de infrastructuur, exploitanten en andere industriële marktdeelnemers) vormt een belangrijk onderdeel van de Europese economie. Luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigen ongeveer 1,5% van het Europese BBP en verschaffen werkgelegenheid aan 350 000 mensen; de volledige luchtvaartsector biedt werkgelegenheid aan ongeveer 3 miljoen mensen in de EU. De oprichting van een eengemaakte luchtvaartmarkt, begin jaren 90, heeft er in grote mate toe bijgedragen dat de sector dynamischer en doeltreffender is geworden en heeft grote economische en sociale baten met zich meegebracht. Tussen 1992 en 2003 is het aantal intracommunautaire routes met meer dan 40% gestegen. De productiviteit van de grote communautaire luchtvaartmaatschappijen is tussen 1990 en 2002 met 87% gestegen<sup>3</sup>. Zolang de Gemeenschap niet als een eengemaakte, gecoördineerde entiteit optreedt in haar luchtvaartrelaties met derde landen is het echter onwaarschijnlijk dat het volledige potentieel van de interne markt zal worden bereikt. Dergelijke gecoördineerde inspanningen kunnen immers een toegevoegde waarde scheppen die in het belang is van de Europese luchtvaartsector en de gebruikers. De ervaring die de EU in dit opzicht heeft opgedaan, wordt overigens als bijzonder waardevol beschouwd door derde landen. Dit geldt des te meer voor Oekraïne, waarmee de EU een bevoorrechte relatie wil uitbouwen.

De EU-lidstaten en Oekraïne hebben verscheidene bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten gesloten, met verschillende niveaus van marktopening en uiteenlopende voorwaarden voor exploitanten. Niet alle lidstaten hebben even open overeenkomsten met Oekraïne gesloten. In een aantal overeenkomsten is meervoudige aanwijzing toegestaan, in andere is de aanwijzing beperkt tot een luchtvaartmaatschappij. Het huidige systeem van bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten tussen EU-lidstaten en Oekraïne verstoort de verkeerspatronen en kan nadelig zijn voor verscheidene EG-luchtvaartmaatschappijen en voor de consumenten in sommige EU-lidstaten. Een EU-overeenkomst zou – op het hoogst mogelijke niveau – gelijke kansen scheppen voor alle EG-luchtvaartmaatschappijen en passagiers in alle lidstaten de mogelijkheid geven om profijt te trekken van soortgelijke omstandigheden en intensiever verkeer tussen de EU en Oekraïne.

Een gemeenschappelijke luchtruimte tussen de EU en Oekraïne zou aanzienlijke economische voordelen opleveren. Als Oekraïne zijn markt zou openstellen en zijn regelgeving in overeenstemming zou brengen met die van de EU, zou dit met name voordelen opleveren voor de centraal-Europese markten wegens hun geografische ligging en van oudsher nauwe economische en commerciële banden met Oekraïne.

---

<sup>3</sup> Bijlage bij de Mededeling van de Commissie "Ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap", COM(2005) 79 def.

Dankzij de openstelling van de markt zouden ook de reismogelijkheden voor passagiers uit de EU en Oekraïne aanzienlijk verbeteren. Naar verwachting zal het aantal directe verbindingen tussen de EU en Oekraïne en het totale aantal vluchten een positief effect hebben op de handels- en toeristenstromen tussen de EU en Oekraïne. Wij verwachten dat de Europese luchtvaartmaatschappijen en de Europese industrie in het algemeen een aanzienlijk deel van de economische voordelen zullen binnenhalen. Dit zou nieuwe marktopportunities scheppen voor luchtvaartmaatschappijen in de EU die van start willen gaan met vluchten naar Oekraïne maar nog niet over verkeersrechten beschikken. Het zou het ook gemakkelijker moeten maken voor Oekraïense luchtvaartmaatschappijen om te worden opgenomen in bestaande allianties van EU-maatschappijen. Hierdoor kunnen de Oekraïense maatschappijen moderniseren en hogere veiligheids-, beveiligings- en milieunormen garanderen.

Het is natuurlijk van het allergrootste belang te garanderen dat de openstelling en integratie van de markten op evenwichtige wijze plaatsvindt, waarbij rekening wordt gehouden met andere belangrijke beleidsdoelstellingen en mogelijke negatieve gevolgen worden verzacht. Het is ook cruciaal dat het proces van openstelling van de markt gepaard gaat met een parallel proces van regelgevende samenwerking en/of harmonisering op het gebied van veiligheid, beveiliging, milieu en aspecten van het mededingingsrecht, waardoor gelijke en eerlijke kansen worden gegarandeerd. Open luchtvaartmarkten hebben behoefte aan een kader dat eerlijke mededinging en hoge veiligheids- en beveiligingsnormen garandeert. Wat milieubescherming betreft, moet de overeenkomst stroken met de verbintenissen die de Gemeenschap is aangegaan op het vlak van duurzame ontwikkeling. Het is belangrijk dat de bevoegdheden van de EU om regelgevende of economische maatregelen toe te passen teneinde de ongewenste neveneffecten van de groei van het luchtverkeer, met name wat de luchtkwaliteit, het geluidsniveau rond luchthavens en de bijdrage aan de mondiale klimaatsverandering betreft, niet worden beperkt door de overeenkomst.

Het is van politiek en economisch belang voor de EU dat de Europese normen in de buurlanden ten oosten van de EU worden toegepast. Dit kan alleen worden bereikt via een uitgebreide overeenkomst waarover op Gemeenschapsniveau wordt onderhandeld. Het uiteindelijke doel van de overeenkomst is de Oekraïense luchtvaartsector te integreren in een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met de Europese Unie en de belangrijkste punten van de Oekraïense wetgeving volledig in overeenstemming te brengen met de luchtvaartwetgeving van de EU.

Door een uitgebreid mandaat voor onderhandelingen met Oekraïne voor te stellen zou de EU haar buurlanden duidelijk tonen dat zij streeft naar open markten, naar uitbreiding van de veiligheids- en beveiligingsnormen en naar duurzame ontwikkeling. Een luchtvaartovereenkomst tussen de EU en Oekraïne kan ruimere economische gevolgen hebben voor het luchtvervoer tussen de EU en andere oostelijke buurlanden en kan de regionale samenwerking bevorderen.

Zoals gebleken is in deze mededeling, is Oekraïne klaar om van start te gaan met de integratie in een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met de EU, zoals door de Europese Commissie is voorgesteld in haar mededeling van maart 2005. Dit impliceert dat Oekraïne ook bereid is zijn burgerluchtvaartsector te moderniseren.



## 5. CONCLUSIES

De Commissie acht het dan ook belangrijk Oekraïne uitzicht te bieden op een intensievere samenwerking op burgerluchtvaartgebied. De overeenkomst met Oekraïne zou een ambitieus kader scheppen voor de integratie van ruimere luchtvaartkwesties, zoals regelgevende samenwerking op het vlak van veiligheid, beveiliging, luchtverkeersleiding, technologie en onderzoek, praktische bedrijfsvoering en industriële samenwerking.

De burgerluchtvaartsector biedt interessante nieuwe kansen voor verdere versterking van de samenwerking in de vervoerssector en levert voordelen op voor zowel Oekraïne als de EU. Daarom moeten inspanningen worden geleverd om het luchtvervoer te doen uitgroeien tot een van de belangrijkste gebieden van intensievere samenwerking tussen de EU en Oekraïne; dit is een concreet voorbeeld hoe Oekraïne zich in de Europese structuren en markten kan integreren. De overeenkomst vormt een belangrijke stap op weg naar een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar buurlanden, een van de belangrijkste doelen van het extern luchtvaartbeleid van de EU, en een belangrijk onderdeel van het buitenlands beleid van de EU.

Alleen een overeenkomst met de hele EU kan tegemoet komen aan de ambitie van Oekraïne om beter te worden geïntegreerd in de Europese luchtvaartstructuren en om de voordelen van de openstelling van de markt te combineren met samenwerking op regelgevend, technisch en industrieel vlak zodat gelijke kansen voor de exploitanten en gelijke baten voor de consumenten ontstaan.

De substantiële politieke en economische toegevoegde waarde van een luchtvervoersovereenkomst met Oekraïne kan op lange termijn model staan voor andere landen in de regio en de regionale samenwerking in Oost-Europa helpen bevorderen.

Gezien het voorgaande stelt de Commissie voor onderhandelingen te voeren en een uitgebreide open luchtvaartovereenkomst te sluiten met Oekraïne; de Commissie verzoekt de Raad dan ook haar toestemming te geven de onderhandelingen over een dergelijke overeenkomst aan te vatten.

De Commissie zal nauw samenwerken met de lidstaten en met alle relevante belanghebbenden om de doelstellingen die in het voorgestelde besluit van de Raad zijn uiteengezet, te ontwikkelen en te verwezenlijken.