

LPA Sirén Topi

08.06.2010

Eduskunta
Suuri valiokunta

Viite

Asia

EU; neuvosto; lentoliikenne; lentoliikenteen ulkosuhteet Brazilian kanssa

U/E-tunnus:

EUTORI-numero:

Ohessa lähetetään perustuslain 97 §:n mukaisesti selvitys komission suosituksesta neuvostolle komission valtuuttamisesta aloittamaan neuvottelut kattavasta lentoliikennesopimuksesta Brazilian kanssa.

Komission suositus lähetetään erikseen paperimuodossa.

Osastopäällikkö,
ylijohtaja

Minna Kivimäki

LIITTEET perusmuistio, komission tiedonanto

Asiasanat lentoliikenne

Hoitaa

Tiedoksi

—

LPA Sirén Topi

08.06.2010

Asia

EU; neuvosto; lentoliikenne; komission suositus neuvostolle komission valtuuttamisesta aloittamaan neuvottelut kattavasta lentoliikennesopimuksesta Brasilian kanssa.

Kokous

Liitteet

Viite

EUTORI/Eurodoc nro:

--

E-tunnus:

--

Käsittelyvaihe:

Komissio antoi ehdotuksensa 5.5.2010.

Asiakirjat:

COM(2008) 210 lopullinen
9493/10 RESTREINT UE AVIATION 53 RELEX 396 AMLAT 66
SEK (2010) 539 lopullinen

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely:

Sopimus Euroopan unionin toiminnasta, 218 artikla ja 100(2) artikla

Käsittelijä(t):

Liikenne- ja viestintäministeriö, hallitusneuvos Silja Ruokola, p. 09 160 28367
Liikenne- ja viestintäministeriö, hallitussihteeri Topi Sirén, p. 09 160 28457
Liikenteen turvallisuusvirasto, apulaisjohtaja Susanna Metsälampi, p. 020 618 6083

Suomen kanta/ohje:

Suomi voi hyväksyä neuvottelumandaatin myöntämisen.

Pääasiallinen sisältö:

Komissio hakee neuvostolta mandaattia aloittaa neuvottelut kattavasta lentoliikennesopimuksesta Brasilian kanssa. Lopullinen sopimus korvaisi vähitellen

jäsenvaltioiden ja Brasilian nykyisin voimassa olevien kahdenvälisten lentoliikennesopimusten vastaavat määräykset.

Tiedonannossaan ”EU:n siviili-ilmailupolitiikan kehittäminen suhteessa Brasiliaan”(KOM(2010) 210) komissio pitää Brasiliää vahvana ehdokkaana tekemään uudenaikainen lentoliikennesopimus EU:n kanssa. EU:n ja Brasilian välillä on jo neuvoteltu ns. horisontaalinen sopimus tietyistä lentoliikenteen näkökohdista. Neuvotteluja on käyty myös kahdenvälisestä siviili-ilmailun turvallisuutta koskevasta sopimuksesta.

Pitkän tähtäimen tavoitteena on markkinoiden avaus Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Brasilian välillä, jotta kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajat voivat vapaasti tarjota palvelujaan kaupallisten periaatteiden mukaisesti sekä kilpailla oikeudenmukaisilla ja tasapuolisilla edellytyksillä tasa-arvoista ja yhdenmukaistettua sääntelyä noudattaen.

Mandaattiehdotukseen sisältyy yleisluonteinen neuvotteluohje komissiolle. Neuvottelujen tavoitteena on vastavuoroinen, kestävä ja tasapainoinen markkinoiden avaaminen, johon liittyy sääntelyn lähentämiseen tähtäävä yhteistyö. Lisäksi sopimuksessa olisi määrättävä tarvittavasta joustosta, esim. siirtymäkausista. Sopimuksessa olisi muun muassa määrättävä riittävästä tarkastus- ja tiedonvaihdomekanismeista sekä yhteisössä saavutettua tasoa vastaavista tiukoista lentoturvallisuutta ja turvatoimia koskevista säännöistä. Sopimuksessa olisi sallittava ympäristötoimenpiteiden joustava toteuttaminen EU:ssa.

Kansallinen käsittely:

EU-asioiden komitean alainen liikennejaosto, kirjallinen menettely 31.5.-4.6.2010

Eduskuntakäsittely:

--

Kansallinen lainsäädäntö:

--

Taloudelliset vaikutukset:

Mandaattiehdotuksella ja mahdollisella sopimuksella ei ole nykytilanteen valossa kovinkaan suurta merkitystä suomalaisille lentoyhtiöille. Suomen ja Brasilian välillä on hyvin vähäisessä määrin lentoliikennettä.

Muut mahdolliset asiaan vaikuttavat tekijät:

Suomella ei ole kahdenvälistä lentoliikennesopimusta Brasilian kanssa.

Neuvoston työryhmässä tultaneen keskustelemaan polttoaineen verotuksesta. Suomi on valmis kannattamaan verovapauden poistamista yhteisön ja Brasilian sisäisiltä lennoilta.

Asiasanat lentoliikenne
Hoitaa

Tiedoksi

—

FI

FI

FI



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 5.5.2010
KOM(2010)210 lopullinen

KOMISSION TIEDONANTO

EU:n siviili-ilmailupolitiikan kehittäminen suhteessa Brasiliaan

KOMISSIION TIEDONANTO

EU:n siviili-ilmailupolitiikan kehittäminen suhteessa Brasiliaan

1. JOHDANTO

- 1.1 Kansainvälistä lentoliikennettä säännellään perinteisesti yksittäisten valtioiden tekemillä kahdenvälisillä sopimuksilla. Euroopan unioni (EU) on kuitenkin vuodesta 2003 harjoittanut yhteistä ulkoista ilmailupolitiikkaa tiettyjen kolmansien maiden kanssa. Kuten komission tiedonannossa Yhteisön ulkoisen ilmailupolitiikan kehittämisestä¹ todetaan, EU:n ja tiettyjen kolmansien maiden väliset kohdennetut sopimukset tarjoavat merkittävää lisäarvoa, sillä avaamalla markkinoita ja edistämällä investointeja ne luovat uusia taloudellisia mahdollisuuksia. Tällaisilla sopimuksilla voidaan myös parhaiten turvata tasapuoliset kilpailuedellytykset ja turvallisuuden, turvatoimien ja ympäristönsuojelun korkea taso edistämällä sääntely-yhteistyötä.

Tämän vuoksi Euroopan komissio on ehdottanut kohdennettuja neuvotteluja, joiden tavoitteena olisi tehdä eri puolilla maailmaa sijaitsevien valikoitujen tärkeiden kumppanien kanssa kattavia lentoliikennesopimuksia, joilla pyritään parantamaan mahdollisuuksia edistää Euroopan teollisuutta sekä turvaamaan tasavertaiset kilpailuedellytykset samalla kun pyritään uudistamaan kansainvälistä siviili-ilmailua.

- 1.2 EU:n ja Brasilian välisessä lentoliikenteessä kuljetetaan vuosittain 4,4 miljoonaa matkustajaa² ja lisäksi EU:n ja Etelä-Amerikan välisen ilmaliikenteen määrä kasvaa voimakkaasti³. Tämän vuoksi Brasiliaa voidaan pitää vahvana ehdokkaansa tekemään uuden sukupolven lentoliikennesopimus EU:n kanssa. EU:n ja Brasilian siviili-ilmailuyhteistyö on vahvistunut viime aikoina:

- Vuoden 2009 alussa neuvoteltiin EU:n ja Brasilian sopimus tietyistä lentoliikenteen näkökohdista (ns. horisontaalisopimus)⁴.

- Joulukuussa 2009 aloitettiin neuvottelut EU:n ja Brasilian kahdenvälisestä siviili-ilmailun turvallisuutta koskevasta sopimuksesta⁵.

- Rio de Janeirossa järjestetään 24–26. toukokuuta 2010 yhdessä Brasilian siviili-ilmailuviranomaisen kanssa EU:n ja Latinalaisen Amerikan siviili-ilmailuhuippukokous.

¹ KOM(2005) 79 lopullinen, 11.3.2005.

² Lähde: Eurostat.

³ Airbusin maailmanlaajuisessa markkinaennusteessa 2009–2028 arvioidaan Euroopan ja Etelä-Amerikan välisen lentoliikenteen määrän kasvavan 5,7 prosenttia vuodessa, mikä on selvästi enemmän kuin koko maailman keskiarvo 4,7 prosenttia ja suunnilleen samalla tasolla kuin Euroopan ja Intian välisen liikenteen ennakoitu kasvu.

⁴ KOM(2009) 411 lopullinen, 3.8.2009. Neuvosto antoi 9.10.2009 valtuutuksen sopimuksen allekirjoittamiseen.

⁵ Neuvosto valtuutti komission aloittamaan neuvottelut 9.10.2009 tehdyllä päätöksellä.

- 1.3 Brazilian hallitus on ilmoittanut komissiolle olevansa halukas aloittamaan EU:n kanssa lentoliikennettä koskevat laajat neuvottelut, joiden tarkoituksena olisi korvata jäsenvaltioiden ja Brazilian nykyiset kahdenväliset lentoliikennesopimukset sekä luoda uudenaikaisempi sääntelykehys, joka lentoliikenteen kasvua edistämällä auttaisi valmistautumaan Brasiliassa vuonna 2014 pidettäviin jalkapallon MM-kilpailuihin ja vuoden 2016 Rio de Janeiron olympialaisiin.
- 1.4 Markkinoillepääsyn asteittaista vapauttamista koskeva sopimus Brazilian kanssa toisi taloudellista hyötyä lentoliikenteen harjoittajille, lentoasemille, matkustajille, rahdinantajille, matkailualalle ja taloudelle yleensä sekä EU:ssa että Brasiliassa. Komission teettämän taloudellisen tutkimuksen mukaan EU:n ja Brazilian välisten ilmailumarkkinoiden vapauttamisen hyödyt kuluttajille voisivat olla jopa 460 miljoonaa euroa vuodessa⁶. Lisäksi vapauttaminen uudistaisi perusteellisesti EU:n ja Brazilian välisen lentoliikenteen sääntelykehystä. Sen vuoksi komissio suosittelee, että neuvosto valtuuttaisi komission neuvottelemaan EU:n puolesta Brazilian kanssa kattavan lentoliikennesopimuksen, jonka tavoitteena olisi markkinoiden asteittainen vapauttaminen ja laaja-alainen sääntely-yhteistyö. Sääntely-yhteistyön lisäämisellä voitaisiin turvata kaikille lentoliikenteen harjoittajille oikeudenmukaiset kilpailuedellytykset ja tasapuolinen toimintaympäristö. Lisäksi sääntely-yhteistyö auttaisi vähentämään EU:n ilmailuteollisuuden kustannuksia.

2. EU:N JA BRAZILIAN VÄLISEN LENTOLIIKENTEEN NYKYISET PUITTEET

2.1 EU:n jäsenvaltioiden ja Brazilian kahdenväliset lentoliikennesopimukset

Brazilian ja EU:n välistä lentoliikennettä säännellään nykyisin viidellätoista kahdenvälisellä lentoliikennesopimuksella. Brazilian ja muiden kahdentoista EU:n jäsenvaltion väliselle lentoliikenteelle ei ole tällä hetkellä olemassa oikeusperustaa.

EU:n jäsenvaltioiden ja Brazilian väliset voimassa olevat lentoliikennesopimukset eivät anna lentoyhtiöille, lentoasemille, matkustajille ja rahdinantajille mahdollisuuksia hyödyntää täysimääräisesti vapaiden markkinoiden etuja. Kaikissa sopimuksissa rajoitetaan viikoittaisten lentojen määrää erityisesti EU:n ja São Paulon välillä. Lisäksi sopimuksissa rajoitetaan yhteistunnusten käyttöä ja oikeuksia kuljettaa rahtia tai matkustajia Brazilian ja kolmansien maiden välillä. Kahdenvälisten sopimusten erilaisuus on myös johtanut EU:n ja Brazilian välisen lentoliikenteen epäyhdenmukaisuuteen. Esimerkiksi vaihdettujen liikenneoikeuksien määrä vaihtelee kahdesta viikoittaisesta lennosta kahdeksaankymmeneen. Jäsenvaltioiden ja Brazilian kahdenvälisten lentoliikennesopimusten eroavuuksien vuoksi EU:n lentoliikenteen harjoittajilla ei ole tasa-arvoisia mahdollisuuksia päästä markkinoille.

Lentoliikenteen sääntelykehys Brasiliassa

⁶ Booz & Co, *The Economic Impacts of Opening Aviation Markets between the EU and Brazil*, kesäkuu 2009. (http://ec.europa.eu/transport/air/international_aviation/country_index/study_brazil_EN)

- 2.2 Brasiliassa on maantieteensä vuoksi maailman neljänneksi vilkkaimmat kotimaisen ilmailun markkinat⁷. Halpalentoyhtiöiden tultua markkinoille maan sisäisen ilmailun volyymi lähes kaksinkertaistui vuodesta 2003 vuoteen 2008. Suurin lentoyhtiö sekä maan sisäisessä että kansainvälisessä liikenteessä on TAM ja seuraavaksi suurin on halpalentoyhtiö Gol. TAM on nykyisin ainoa brasilialainen lentoliikenteen harjoittaja, joka liikennöi Eurooppaan. EU:n ja Brasilian välisillä suorilla lennoilla EU:n lentoyhtiöt kuljettavat 78 prosenttia matkustajista ja 85 prosenttia rahdista⁸.
- 2.4 Ulkomainen omistus brasilialaisissa lentoyhtiöissä saa nykyisin olla enintään 20 prosenttia. Brasilian senaatti hyväksyi marraskuussa 2009 lakiesityksen lentoyhtiöiden ulkomaisen omistuksen rajan nostamisesta 49 prosenttiin.
- 2.5 Brasilian ilmaliikenteen sääntelylle on ominaista kansallisen siviili-ilmailuviraston (ANAC) voimakas osallistuminen. Vuonna 2006 perustettu ANAC on sidoksissa puolustusministeriöön. Ilmaliikenteen hallintaa valvoo Brasilian ilmavoimat. Brasilian lentoasemia hallinnoi puolustusministeriön alainen Infraero. Kansainvälinen päälentoasema São Paulo-Guarulhos on pahasti ruuhkautunut. Brasilia harkitsee lentoasemien hoitamista toimilupajärjestelyillä nopeuttaakseen infrastruktuurin kehittämistä.

3. EU:N JA BRASILIAN VÄLISEN KATTAVAN LENTOLIIKENNESOPIMUKSEN MAHDOLLISET HYÖDYT

3.1 EU:n ja Brasilian strategisen kumppanuuden lujittaminen

Brasilia ja EU sopivat vuonna 2007 strategisesta kumppanuudesta⁹. Brasilia on EU:n tärkeä kumppani paitsi historiallisista, kulttuurisista ja kaupallisista syistä myös siksi, että sillä on valmiuksia osallistua maailmanlaajuisten haasteiden ratkaisemiseen muun muassa ilmastonmuutoksen torjunnassa.

Brasilia on paitsi maailman kymmeneksi suurin talous myös EU:n kymmeneksi suurin kauppakumppani. Brasilian talous kasvoi jopa maailmaa vuosina 2008–2009 koetelleen talouskriisin aikana, ja Brasilian taloudella katsotaan yleisesti olevan valtavia mahdollisuuksia. EU:n kauppataaseen ylijäämä liikenteen alalla on yli 700 miljoonaa euroa¹⁰. Kysyntää EU:n ja Brasilian väliselle lentoliikenteelle luovat matkailu, liike-elämä ja henkilökohtaiset suhteet. Lentoliikenteen lisääminen EU:n ja Brasilian välillä on välttämätöntä kaupan, investointien ja matkailun edistämiseksi sekä suhteiden ylläpitämiseksi yhteen EU:n strategisista kumppaneista.

3.2 EU:n ja Brasilian välisten lentoliikennemarkkinoiden vapauttamisen taloudelliset hyödyt

Aikaisemmin mainitussa taloudellisessa tutkimuksessa osoitettiin, että lentoliikennesopimus Brasilian kanssa toisi merkittäviä taloudellisia hyötyjä:

⁷ Lähde: *World Air Transport Statistics*, 51. laitos.

⁸ Lähde: ANAC, *Anuário do Transporte Aéreo 2008*.

⁹ KOM(2007) 281 lopullinen.

¹⁰ Lähde: Eurostat.

- Kahdenvälisten kapasiteettia ja liikennetiheyttä koskevien rajoitusten poistaminen antaisi lentoyhtiöille mahdollisuuden lisätä palvelujaan matkustajien kysynnän mukaan. Monet EU:n lentoyhtiöt hyödyntävät nykyisin kaikki saatavilla olevat liikenneoikeudet erityisesti São Pauloon ja São Pauloista.
- Hintasääntelyn poistaminen hyödyttäisi matkustajia lisäämällä hintakilpailua.
- Yhteistunnusten käyttöä koskevien rajoitusten poistaminen antaisi lentoyhtiöille mahdollisuuksia tarjota matkustajille parempia jatkoyhteyksiä.
- Nimettyjen lentoyhtiöiden lukumäärää koskevien rajoitusten poistaminen antaisi uusille yrittäjille mahdollisuuden tarjota uusia palveluja EU:n ja Brasilian välillä.
- EU:n ja Brasilian välinen rahtiliikenne hyötyisi huomattavasti vapaammasta sääntelykehyksestä. EU:n ja Brasilian välillä kuljetetaan vuosittain 250 000 tonnia rahtia, mutta rahtiliikennettä rajoittaa Brasilian ja kolmansien maiden välisen liikenteen harjoittamiseen tarvittavien oikeuksien ja intermodaaliliikennettä koskevien oikeuksien puuttuminen.
- Investointeja koskevien sääntöjen vastavuoroinen vapauttaminen voisi tuottaa lentoyhtiöille lisää ulkomaista pääomaa ja antaa sijoittajille mahdollisuuden investoida houkutteleviin yhtiöihin muilla markkinoilla.
- Liiketoiminnan kustannusten väheneminen vähentäisi lentoyhtiöiden toimintakustannuksia ja koituisi lopulta käyttäjien eli matkustajien ja rahdinantajien hyödyksi.

Tutkimuksessa arvioitiin, että EU:n ja Brasilian välisten ilmailumarkkinoiden vapauttamisen hyödyt kuluttajille voisivat olla 300–460 miljoonaa euroa vuodessa¹¹.

3.3 Unionin tason sääntely-yhteistyöstä Brasilian kanssa saatava lisäarvo

Unionin tasolla Brasilian kanssa käytävien lentoliikenneneuvottelujen lisäarvo ei rajoitu pelkästään ilmailumarkkinoiden vapauttamisen taloudellisiin hyötyihin. Vastavuoroisuuden periaate on tärkeä Brasilian ilmailulaissa ja ilmailumääräyksissä. Se tarjoaa hyvän oikeusperustan vastavuoroisten hyötyjen sisällyttämiselle EU:n ja Brasilian uudenaikaistettuun sääntelykehykseen.

Sääntely-yhteistyössä voidaan unionin tason lentoliikennesopimuksessa mennä pidemmälle kuin kahdenvälisissä suhteissa. Unionin tason lentoliikennesopimuksen tärkeä tekijä on yhteistyön lisääminen Brasilian kanssa ilmailun ympäristövaikutusten käsittelemiseksi. Siihen sisältyy myös yhteinen osallistuminen niiden maailmanlaajuisten vaikutusten torjumiseksi, joita ilmailulla on ilmastomuutokseen. Ottaen huomioon Brasilian kiinnostus biopolttoaineisiin tällaiseen yhteistyöhön voisi sisältyä myös sellaisten kestävä kehityksen mukaisten biopolttoaineiden kehittäminen, joiden avulla voidaan vähentää ilmailun vaikutuksia ilmastomuutokseen. Brasilia on myös luontainen ehdokas kehittämään

¹¹ Määrä koskee vain matkustajaliikennettä ja vapauttamisen suoraa vaikutusta kuluttajan ylijäämään. Siihen ei sisälly epäsuoria tai välillisiä taloudellisia hyötyjä.

ilmaliikenteen hallinnan innovaatioiden avulla niin sanottuja vihreitä lentoja EU:hun ja EU:sta. Ilmailun turvaamista, lentoliikenteen sujuvuuden edistämistä ja lentoasemapolitiikkaa koskevaa yhteistyötä lisäämällä voisi olla mahdollista vähentää lentoyhtiöiden, lentoasemien ja rahdinantajien kustannuksia.

Sopimuksella perustettaisiin sekakomitea seuraamaan sopimuksen täytäntöönpanoa. Sekakomitea tarjoaisi erinomaisen mahdollisuuden käsitellä EU:n ja Brasilian välistä lentoliikennettä koskevia kysymyksiä yhteistyössä. Monia näistä kysymyksistä olisi hyvin vaikea ratkoa kahdenvälisen lentoliikennesopimusten mukaisissa neuvotteluissa.

4. PÄATELMÄT: TULEVAN EU:N JA BRASILIAN VÄLISEN LENTOLIIKENNESOPIMUKSEN MERKITTÄVÄ LISÄARVO

4.1 Brasilia on ilmaissut olevansa kiinnostunut aloittamaan neuvottelut kattavasta lentoliikennesopimuksesta EU:n kanssa. EU:n olisi vastattava myöntävästi ja tartuttava Brasilian tarjoamaan mahdollisuuteen. EU:n ja Brasilian välisen lentoliikenteen nykyaikaistaminen loisi merkittävästi lisää kaupallisia mahdollisuuksia EU:n lentoyhtiöille ja lentoasemille tarjoamalla tasapuoliset toimintaedellytykset. Eurooppalainen teollisuus on pyytänyt EU:n toimielimiä aloittamaan vuonna 2010 Brasilian kanssa laajat lentoliikenneneuvottelut, joiden tavoitteena on tukea lentoliikenteen elpymistä maailmanlaajuisen talous- ja rahoituskriisin jälkeen¹². Paremmat lentoliikenneyhteydet tukisivat myös EU:n ja Brasilian strategista kumppanuutta.

4.2 Neuvotteluissa kattavasta lentoliikennesopimuksesta Brasilian kanssa on tavoitteena markkinoille pääsyn asteittainen vapauttaminen ja investointimahdollisuuksien avaaminen. Neuvotteluista tuloksena oleva sopimus antaisi EU:n lentoliikenteen harjoittajille tasavertaisia oikeuksia ja mahdollisuuksia johdonmukaisissa oikeudellisissa puitteissa, joissa markkinoille pääsy olisi mahdollisimman vapaata ja lainsäädännölliset vaatimukset mahdollisimman tiukkoja. Sopimuksen tekeminen loisi myös uusia markkinamahdollisuuksia Brasilian ja niiden jäsenvaltioiden välille, joilla ei tällä hetkellä ole oikeusperustaa kaupalliselle lentoliikenteelle Brasiliasta ja Brasiliaan.

Komissio teetti äskettäin tutkimuksen, jossa osoitettiin, että EU:n ja Brasilian lentoliikennemarkkinoiden vapauttamisen merkittävien taloudellisten hyötyjen ohella merkittävää etua tarjoaisi sekakomitea, jossa voidaan käsitellä ja ratkaista EU:n ja Brasilian lentoliikenteelle merkittäviä liiketoimintakysymyksiä, sekä tiiviimpi sääntely-yhteistyö siviili-ilmailun kaikilla aloilla.

4.3 EU:n ja Brasilian lentoliikennesopimus parantaisi lentoliikenteen turvallisuutta, ilmailun turvaamista ja ympäristökysymyksiä koskevaa vaatimustasoa. Lentoturvallisuuden alalla neuvotellaan parhaillaan erityissopimuksesta, jonka tavoitteena on tiivis sääntely-yhteistyö ja erityisesti toteamusten vastavuoroinen tunnustaminen lentoturvallisuuden ja ympäristönsuojelun aloilla.

¹² ACI Europe, *Renewed Call for Competitive Relief Measures*, marraskuu 2009.

Sopimuksen on noudatettava EU:n sitoutumista liikenteen kestäväan kehittämiseen. On tärkeää, että sopimus ei rajoita EU:n mahdollisuuksia soveltaa sääntely- tai taloudellisia välineitä ilmailun ilmastonmuutosvaikutusten lieventämiseksi. Sopimuksella olisikin päinvastoin pyrittävä torjumaan näitä vaikutuksia. Brasiliää olisi kannustettava kehittämään ja toteuttamaan toimenpiteitä ilmailun ympäristö- ja ilmastovaikutusten käsittelemiseksi. Näihin voisi sisältyä markkinaperusteisia toimenpiteitä kuten päästökauppaa tai muita päästöhyvitystoimenpiteitä.

Sekä EU:n että Brasilian teollisuus hyötyisi siviili-ilmailun sääntelystä vastaavien viranomaisten yhteistyön tiivistämisestä. Tällainen sääntely-yhteistyö on mahdollista vain unionin tasolla.

- 4.4 Edellä esitetyn perusteella komissio suosittelee, että neuvosto valtuuttaa komission aloittamaan Brasilian kanssa neuvottelut kattavan lentoliikennesopimuksen tekemiseksi.

Komissio tekee läheistä yhteistyötä jäsenvaltioiden ja kaikkien niiden sidosryhmien kanssa, joita asia koskee, neuvotteluohjeissa määriteltyjen tavoitteiden syventämiseksi ja saavuttamiseksi.