



EUROOPA KOMISJON

Brüssel, 30.8.2011
KOM(2011) 527 lõplik

KOMISJONI TEATIS

Aserbaidžaani Vabariigiga ühise lennunduspiirkonna väljaarendamine

KOMISJONI TEATIS

Aserbaidžaaani Vabariigiga ühise lennunduspiirkonna väljaarendamine

1. SISSEJUHATUS

Komisjon rõhutas oma 2005. aasta teatises „Ühenduse lennundusala välispoliitika programmi arendamine”¹ ida- ja lõunapoolsete naaberriikidega ühise lennunduspiirkonna loomise tähtsust. Sellise ühise lennunduspiirkonna lõppeesmärk on luua ühistel eeskirjadel põhinev suur ja avatud lennundusturg. Juunis 2005 toetas Euroopa Liidu Nõukogu kõnealust eesmärki ja tunnustas edusamme, mis on tehtud ELi naaberriikide kaasamisel kõnealusesse raamistikku².

Komisjon analüüsis kõnealuse protsessi rakendamist oma 2008. aasta teatises „Naaberriikidega ühine lennunduspiirkond aastaks 2010: eduaruanne”³. Ta jõudis järeldusele, et tulemused on positiivsed ja et tegevust tuleks hoogustada. Lisaks avaldas komisjon juulis 2011 teatise „Euroopa Liit ja naaberpiirkonnad: uus lähenemisviis transpordikoostööle”⁴. Selles teatises rõhutatakse veel kord, et Euroopa ühise lennunduspiirkonna (ECAA) poliitika on välja töötatud selleks, et võimaldada turu järkjärgulist avamist ELi ja tema naaberriikide vahel, mis on seotud õigusnormide ühtlustamisega ELi eeskirjade järkjärgulise rakendamise kaudu. Turu avamise ja õigusnormide ühtlustamise protsessid toimuvad paralleelselt, et edendada õiglast konkurentsi ning ELi ohutuse, turvalisuse, keskkonnakaitse ja muid standardeid. ECAAd rakendatakse ulatuslike lennunduslepingute abil, mis soodustavad üldiseid majandus-, kaubandus- ja turismisuhteid ning pakuvad lennuettevõtjatele uusi võimalusi ning tarbijatele suuremat valikut. ELi ja Euroopa naabruspoliitika riikide transporditurgude tihedama integreerumisega saab transpordiühendused muuta kodanike ja ettevõtjate jaoks kiiremaks, odavamaks ja tõhusamaks.

Euroopa Liidu laienemine 2004. ja 2007. aastal on veelgi suurendanud ELi ning selle naabrite vahelist vastastikust sõltuvust. Juunis 2006 sõlmisid EL ja selle liikmesriigid Euroopa ühise lennunduspiirkonna lepingu Lääne-Balkani riikidega. Seejärel allkirjastati detsembris 2006 esimene Euroopa–Vahemere piirkonna lennundusleping Marokoga. Detsembris 2010 allkirjastati Euroopa–Vahemere piirkonna lennundusleping Jordaaniaga ja Euroopa ühise lennunduspiirkonna leping Gruusiaga. Käimas on läbirääkimised Ukraina, Liibanoni, Iisraeli ja Moldovaga ning lähitulevikus peaks alustatama läbirääkimisi Tuneesiaga.

Laialdasema ühise lennunduspiirkonna loomisega saadakse kasu mitmes aspektis. Sellega toetatakse:

¹ KOM(2005) 79 (lõplik), 11. märts 2005.

² Euroopa Liidu Nõukogu, 27. juuni 2005: „Järeldused ühenduse lennundusala välispoliitika tegevuskava arendamise kohta”.

³ KOM(2008) 596 (lõplik), 1. oktoober 2008.

⁴ KOM(2011) 415 (lõplik), 7. juuli 2011.

- Euroopa naabruspoliitika rakendamist, soodustades integreeritud lennundusturu väljaarendamist ja paremate transpordiühenduste loomist kõikide asjaosaliste riikide vahel;
- nende riikide majanduse arengut, millel on väljavaade saada Euroopa Liidu liikmeks;
- rangete Euroopa lennundusnormide edendamist, tänu millele omakorda tagatakse lennuohutuse ja lennundusjulgestuse kõrge tase suuremas piirkonnas tervikuna;
- ametkondlikku koostööd vastutavate asutuste vahel näiteks lennuohutuse valdkonnas;
- Euroopa lennundustööstuse kui terviku edasist arengut, tagades laienenud turu jaoks ühtse reguleeriva raamistiku.

Käesolevas teatises käsitletakse ELi ja Aserbaidžaaani Vabariigi (edaspidi „Aserbaidžaan”) vahelisi lennundussuhteid. Arvestades Aserbaidžaaani geograafilist asukohta on ELi ja Aserbaidžaaani vaheline hea lennutranspordiühendus riigi majanduse arengu seisukohast äärmiselt tähtis. Aserbaidžaaani strateegiline asukoht Euroopa ja Aasia ristteel teeb kõnealusest riigist ilmselge kandidaadi ühise lennunduspiirkonna lepingu sõlmimiseks ELiga.

Jaanuaris 2011 ilmutasid Aserbaidžaaani ametiasutused huvi läbirääkimiste alustamise vastu ühise lennunduspiirkonna lepingu sõlmimiseks ELiga. Seejärel analüüsiti sellise lepingu sõlmimise võimalikku majanduslikku mõju⁵.

Tuginedes kõnealusele tööle, mille tulemused on esitatud käesolevas teatises, soovib komisjon nõukogul volitada komisjoni pidama Aserbaidžaaniga läbirääkimisi ühise lennunduspiirkonna üldise lepingu üle. Pidades silmas ELi ja teiste naaberriikide vahel sõlmitud lepinguid, peaks Aserbaidžaaniga sõlmitav leping hõlmama nii turu järkjärgulist avamist kui ka samaaegset õigusloomealast koostööd ja õigusaktide järkjärgulist ühtlustamist. Esmatähtsad valdkonnad peaksid olema turu avamine, asutamisvabadus, võrdsed konkurentsitingimused ning lennuohutuse, lennundusjulgestuse, lennuliikluse korraldamise, sotsiaalingimuste ja keskkonnakaitse alased ühised eeskirjad. Kaukaasia piirkonna riikidest on selline leping juba sõlmitud Gruusiaga.

2. ELI JA ASERBAIDŽAANI POLIITILISED SUHTED

Viimase kümnendi jooksul on EL ja Aserbaidžaan loonud tihedad suhted.

- ELi–Aserbaidžaaani partnerlus- ja koostööleping (edaspidi „partnerlus- ja koostööleping”) sõlmiti 1996. aastal ja see jõustus 1999. aastal⁶. Kõnealune leping hõlmab paljusid küsimusi, sealhulgas kaubavahetust, majanduskoostööd ja

⁵ Majandusanalüüsi teostas konsultatsioonifirma Steer Davies Gleave: Study on the economic benefit of a common aviation area agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan (ELi ja Aserbaidžaaani vahelisest ühisest lennunduspiirkonnast saadava majandusliku kasu uuring), London, juuli 2011.

⁶ EÜT L 246, 17.9.1999, lk 3.

õigusaktide ühtlustamist. Vastavalt õigusaktide ühtlustamist käsitlevatele sätetele (partnerlus- ja koostöölepingu artikkel 43) püüab Aserbaidžaan tagada oma õigusaktide (sealhulgas transpordisektorit käsitlevate õigusaktide) järkjärgulise kooskõlla viimise ELi õigusaktidega. Partnerlus- ja koostöölepingu artiklis 57 on eriliselt rõhutatud transpordivaldkonda ning Aserbaidžaan vajadust ümber kujundada ja ajakohastada oma transpordisüsteeme ja -võrke, et tugevdada ELi ja Aserbaidžaan koostööd. Eelkõige rõhutatakse vajadust teha koostööd lennuväljade ja aeronavigatsioonialase infrastruktuuri ajakohastamisel ning edendada üleeuroopalisi transpordiühendusi. Praegu peavad EL ja Aserbaidžaan läbirääkimisi, et sõlmida partnerlus- ja koostöölepingut asendav assotsieerimisleping. See assotsieerimisleping hoogustab oluliselt Aserbaidžaan ja ELi poliitilist ja majanduslikku integratsiooni, mis muu hulgas hõlmab ka transpordisektorit.

- Samal ajal eespool kirjeldatud protsessiga on arendatud Euroopa naabruspoliitikat, millega Aserbaidžaan ühines 2004. aastal. Euroopa naabruspoliitika eesmärk on suurendada ELi naaberriikide jõukust, stabiilsust ja turvalisust ning vältida uute eraldusjoonte teket laienenud ELis. Selle poliitika rakendamiseks kasutatakse Euroopa naabruspoliitika tegevuskavasid (edaspidi „naabruspoliitika tegevuskava”), milles EL ja iga partnerriik lepivad eraldi kokku. ELi ja Aserbaidžaan Euroopa naabruspoliitika tegevuskava võeti vastu 2006. aastal. Aserbaidžaan puhul hõlmavad Euroopa naabruspoliitika tegevuskava transpordialased sätted muu hulgas jätkusuutliku siseriikliku transpordipoliitika väljatöötamist ja rakendamist, keskendudes vajaduse korral õigus- ja reguleeriva raamistiku vastavusseviimisele Euroopa ja rahvusvaheliste standarditega eelkõige turvalisuse ja julgeoleku valdkonnas (kõigi transpordiliikide puhul) ning lennundussektori puhul uute reguleerivate mehhanismide kasutuselevõtule, mis muu hulgas hõlmavad ka lennuohutuse ja lennundusjulgestuse küsimusi.
- Idapartnerlus algatati 2009. aastal, et tihendada ELi suhteid Armeenias, Aserbaidžaanis, Valgevenes, Gruusias, Moldovas ja Ukrainas. Eesmärk luua veelgi tihedamad partnerlussuhted Euroopa Liidu ja partnerriikide vahel kajastub ka Prahast toimunud idapartnerluse teemalise tippkohtumise ühisdeklaratsioonis, mis allkirjastati 7. mail 2009 Prahast.
- ELi peamised eesmärgid, poliitilised meetmed ja prioriteetsed valdkonnad Aserbaidžaaniga koostöö arendamise raames on sätestatud Aserbaidžaan riigistrateegia dokumendis 2007–2013. Peale selle on Aserbaidžaan esitanud riikliku arengustrateegia, mis muu hulgas sisaldab kava võtta vastu eri ELi õigusaktid, sh lennuteenuste osutamist käsitlevad ühiseeskirjad (Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta), tsiviilkasutuses olevate allahelikiirusega reaktiivlennukite müra piiramist käsitlevad eeskirjad ning tsiviillennunduses toimunud lennuõnnetuste ja intsidentide uurimist käsitlevad eeskirjad.
- Konkreetselt lennunduse valdkonnas osaleb Aserbaidžaan aktiivselt erinevates üleeuroopalistes lennundusstruktuurides. Aserbaidžaan on alates 2002. aastast Euroopa tsiviillennunduskonverentsi (ECAC) liige. Ta on taotlenud Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsiooni (Eurocontrol) liikmestaatust. Lennuohutuse valdkonnas on allkirjastatud kaks tökokkulepet (2006. ja 2009.

aastal) Euroopa Lennundusohutusametiga⁷. Juulis 2009 sõlmisid EL ja Aserbaidžaan horisontaallempepingu, millega viiakse Aserbaidžaan ja ELi liikmesriikide vahelised kahepoolset lepingud kooskõlla ELi õigusega (horisontaallempepingu allkirjastamise ajal oli parafeeritud 19 kahepoolset lepingut)⁸.

3. LENNUNDUSTURU- JA MAJANDUSALASED SUHTED ELI JA ASERBAIDŽAANI VAHEL

Arvestades ELi ja Aserbaidžaan vahemaad ning sealse maismaatranspordi infrastruktuuri suhteliselt kehva olukorda, on lennundus ainus kõige olulisem transpordiliik, mille abil ühendada Aserbaidžaan enamiku ELi liikmesriikidega.

Aserbaidžaanis elab 8,4 miljonit inimest, st rohkem kui Aserbaidžaan naabruses asuvas Gruusias ja Armeenias kokku. Aserbaidžaan SKP elaniku kohta on viimastel aastatel kasvanud ning tänu riigi nafta- ja gaasitööstusele on kõnealune näitaja suhteliselt kõrge, olles ligikaudu samal tasemel kui Türgis⁹.

ELi ja Aserbaidžaan kahepoolse kaubanduse areng oli kiire alates 2000. aastast kuni 2009. aasta alguseni, kui puhkes ülemaailmne majanduskriis, mis hakkas koos naftahinna langusega maailmaturul kaubanduse arengut pidurdama. Aastal 2009 oli kahepoolse kaubanduse kogukäive 8,9 miljardit eurot (2008. aastal 12,7 miljardit eurot), ELi eksport Aserbaidžaan ulatus 1,6 miljardi euroni (2008. aastal 2,1 miljardi euroni) ning Aserbaidžaan eksport ELi 7,3 miljardi euroni (2008. aastal 10,6 miljardi euroni). Vaatamata majanduskriisile jäi EL endiselt Aserbaidžaan peamiseks kaubanduspartneriks, kelle osa Aserbaidžaan väliskaubanduses ulatus 42,8 %ni, edestades nii Türgit ja Indiat (mõlema osa oli 8,1 %), USA-d (7,5 %) kui ka Venemaad (5,9 %). Aserbaidžaan on konkurentsilt ELi suurim kaubanduspartner Lõuna-Kaukaasia riikide hulgas. EL ekspordib Aserbaidžaan peamiselt masinaid ja transpordiseadmeid (need moodustasid 2009. aastal 45,1 % ELi kogueksportist Aserbaidžaan), samuti kemikaale (9,8 %), väärismetalle ja poolväärismetalle (9,0 %), toidukaupu (8,0 %) ning mitteväärismetalle ja nendest valmistatud tooteid (6,0 %). Aserbaidžaan ekspordistruktuur koosneb peaaegu eranditult mineraalkütustest.

Aserbaidžaan suunduvad ja sealt väljuvad rahvusvahelised lennuliinid kasutavad peamiselt Bakuus asuvat Heydar Aliyevi nimelist lennuvälja¹⁰. Kõnealuse lennuvälja liiklusmaht on viimase kümne aastaga järsult suurenenud. Aastal 2002 külastas

⁷ Euroopa Lennundusohutusameti (EASA) ja Aserbaidžaan riikliku tsiviillennunduskontserni Azerbaijan Hava Yollar vahel sõlmitud töökokkulepe ühenduse lennuvälja ja Aserbaidžaan lennuvälja kasutavate õhusõidukite ohutust käsitleva teabe kogumise ja vahetamise ning teabesüsteemi haldamise kohta ning Euroopa Lennundusohutusameti (EASA) ja Aserbaidžaan riikliku lennuameti vahel sõlmitud töökokkulepe.

⁸ ELT L 265, 9.10.2009, lk 25.

⁹ Rahvusvahelise Valuutafondi 2011. aasta aprillikuu andmete kohaselt (World Economic Outlook Database, April 2011) oli Aserbaidžaan SKP 2010. aastal 6 008 USA dollarit (ligikaudu 4 230 eurot) elaniku kohta. Aserbaidžaan ostujõu pariteedil põhinev SKP elaniku kohta ulatus 2010. aastal 10 033 rahvusvahelise dollarini.

¹⁰ Väljaande Aeronautical Information Publication andmetel on Aserbaidžaanis veel neli rahvusvahelist lennuvälja, kuid nendelt lennuväljadelt ei tehta regulaarlende ELi liikmesriikidesse. Kõnealused lennuväljad teenindavad vaid selliseid rahvusvahelisi sihtkohti nagu Moskva, Kiiev, St Peterburg ja Istanbul.

lennuvälja ligikaudu miljon reisijat, 2010. aastal oli reisijaid ligikaudu 1 900 000¹¹. Reisiterminale ajakohastati 1990. aastate lõpus ja praegu on käimas uue rahvusvahelise terminali ehitus. Uus reisiterminal peaks valmima 2012. aastal ja selle kavandatav läbilaskevõime ulatub kolme miljoni reisijani aastas.

Praegu on ELi ja Aserbaidžaaani vaheline reisijatevedu suhteliselt tagasihoidlik; ELi liikmesriikidest või ELi liikmesriikidesse suunduvate reisijate arv moodustab ligikaudu 10 % kõikide Aserbaidžaaani suunduvate ja sealt lahkuvate reisijate koguarvust. Aastal 2009 kasutas EL27 ja Aserbaidžaaani lennuvälju ühendavaid lennuliine ligikaudu 194 200 reisijat¹². Aastal 2009 moodustasid kuus suuremat turgu (Ühendkuningriik – 35%, Saksamaa – 23 %, Austria – 17 %, Prantsusmaa – 8 %, Rootsi – 6 % ja Läti – 6 %) üle 95 % ELi ja Aserbaidžaaani vahelisest reisijateveost. Aastal 2009 oli kõige suurema reisijatemahuga linnapaar London–Bakuu, millele järgnesid Frankfurt–Bakuu ja Viin–Bakuu. Aserbaidžaaani turg võib pakkuda ELi lennuettevõtjatele huvi seoses tasude ja tuludega, mis tulenevad nafta- ja gaasitööstusega tegelevate ärireisijate suurest osakaalust.

Aserbaidžaan on pidanud läbirääkimisi lennunduslepingute sõlmimiseks 21 ELi liikmesriigiga (Austria, Belgia, Bulgaaria, Eesti, Hispaania, Itaalia, Kreeka, Leedu, Luksemburg, Läti, Madalmaad, Poola, Prantsusmaa, Rootsi, Rumeenia, Saksamaa, Slovakkia, Soome, Taani, Tšehhi Vabariik, ja Ühendkuningriik). Ehkki mõned lepingud on muutunud avatumaks, jäävad ELi liikmesriikidega sõlmitud lennunduslepingud võrdlemisi piiratuks eelkõige mahtu käsitlevate sätete (nt lendude arv ja sagedus) ning mõnel juhul ka marsruudivalikute suhtes. Liikmesriikide ja Aserbaidžaaani vahel sõlmitud kahepoolsete lennunduslepingute praegune süsteem võib panna mitmed ELi lennuettevõtjad ning mõne liikmesriigi tarbijad ebasoodsasse olukorda. Komisjoni tellitud majandusuuringus jõuti järeldusele, et ELi ja Aserbaidžaaani vaheliste lennureiside puhul ületab nõudmine pakkumise.

Juulis 2010 teenindas Aserbaidžaaani turgu neli ELi lennuettevõtjat: Air Baltic Riist, Austrian Airlines Viinist, British Midland Airways Londonist ja Lufthansa Frankfurdist. Nende ELi lennuettevõtjate turuosa ELi–Aserbaidžaaani turul hõlmas 72 % kogu reisijateveost. ELi lennuettevõtjad ja sõlmlennuväljad omavad suurt turuosa ka Aserbaidžaaani ja Põhja-Ameerika vahelisest reisijateveost¹³. Samas suurendas lennuettevõtja Turkish Airlines aastatel 2008–2010 oluliselt Bakuusse suunduvate lendude arvu ning Istanbul on muutunud üha tugevamaks konkurendiks Aserbaidžaaani ja ELi ning Aserbaidžaaani ja Põhja-Ameerika vahelise lennuliikluse

¹¹ Need arvud hõlmavad Heydar Aliyevi nimelise rahvusvahelise lennuvälja kaudu saabunud ja selle kaudu lahkunud reisijaid. Steer Davies Gleave: Study on the economic benefit of a common aviation area agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan (ELi ja Aserbaidžaaani vahelisest ühisest lennunduspiirkonnast saadava majandusliku kasu uuring).

¹² Kõik transpordialased arvandmed pärinevad komisjoni tellitud uuringust (Steer Davies Gleave: Study on the economic benefit of a common aviation area agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan (ELi ja Aserbaidžaaani vahelisest ühisest lennunduspiirkonnast saadava majandusliku kasu uuring)). Liiklusmahtu kajastavad arvud põhinevad EUROSTATi teabel ning hõlmavad kõiki lennusegmendis reisijaid, sh ELi liikmesriigi / Aserbaidžaaani kaudu lendavaid transiit- ja transferreisijaid.

¹³ Aastal 2010 lendas Aserbaidžaanist Põhja-Ameerikasse rohkem kui 7 000 lähtepunkti reisijat. Ligikaudu 2/3 neist kasutas ümberistumiseks Frankfurdi lennuvälja või Londoni Heathrow lennuvälja.

valdkonnas¹⁴. Ajavahemikus 2008–2010 suurenes EL27 ja Aserbaidžaani vahelise lennuliikluse maht 10,9 %.

Azerbaijan Airlines on ainus Aserbaidžaani lennuettevõtja, kes käitab regulaarlende Aserbaidžaani ja ELi vahel. Lennuettevõtja Azerbaijan Airlines kõige olulisem rahvusvaheline lennuliin on Bakuu–Moskva, Bakuud ja Istanbuli ühendav lennuliin asub tähtsusest teisel kohal. Aastal 2010 teenindas Azerbaijan Airlines 800 000 reisijat (2007. aastal ligikaudu 1 450 000 reisijat). Juulis 2010 moodustasid ELi liikmesriikidesse ja/või sealt tagasi suunduvad lennud 8 % kõikidest lendudest. Aastal 2010 lendas lennuettevõtja Azerbaijan Airlines Pariisi, Londonisse, Milanosse, Prahasse ja Riiga, kusjuures Prahat, Pariisi ja Milanot teenindasid üksnes lennuettevõtja Azerbaijan Airlines õhusõidukid (ükski ELi lennuettevõtja kõnealuseid lennuliine ei käitanud). 2011. aasta juunis alustas Azerbaijan Airlines lende Aberdeeni. Lennuettevõtjal Azerbaijan Airlines on suhteliselt tänapäevane õhusõidukipark ning ELi lendamiseks kasutatakse A319 tüüpi õhusõidukeid, mida täiendavad Boeing 757 tüüpi õhusõidukid.

Piletihinnad lennuks Bakuust ELi sihtkohtadesse (ja vastupidi) on suhteliselt kõrged. ELi ja Aserbaidžaani lennundusturu piletihinnad on jäänud suhteliselt kõrgeks piiratud konkurentsi ning jõukate ärireisijate suure osakaalu tõttu (nafta- ja gaasitööstus). Võrdlemine sarnaste turgudega näitab, et ELi–Aserbaidžaani lennundusturul ületab nõudmine pakkumise. Nii on tekkinud turg, mida iseloomustavad kunstlikult kõrged hinnad ning puhkusereiside väike osakaal. Konkurentsi suurenemine pärast turu liberaliseerimist (eelkõige pärast liiklusmahuga seotud kokkulepete tühistamist) võib kaasa tuua hindade vähenemise, mis on reisijatele kasulik.

4. ELI–ASERBAIDŽAANI ÜHISE LENNUNDUSPIIRKONNA LEPINGU SÕLMIMISE EELISED

Alates 1990. aastate algusest, mil ELis loodi ühtne lennundusturg, on kõnealune majandussektor muutunud märgatavalt dünaamilisemaks ja tõhusamaks ning toonud suurt majanduslikku ja sotsiaalset kasu.

ELi ida- ja lõunanaaberriikidega sõlmitud ühise lennunduspiirkonna lepingud on näidanud, et samasugune positiivne mõju võib avalduda ka kõnealuste turgude veomahutule ja tõhususele. ELi ja Lääne-Balkani riikide vahelise lennuliikluse maht (pakutavate reisijakohtade arv) on alates kõnealuse turu liberaliseerimisest 2006. aastast kuni 2010. aastani kasvanud igal aastal umbes 12 %.

Eespool osutatud majandusuuringus vaadeldi ELi–Aserbaidžaani ühise lennunduspiirkonna lepingu võimalikke mõjusid. Kõnealuse uuringu kohaselt peaks turu liberaliseerimine aastatel 2010–2020 kasvutempot kiirendama. Poliitika muutmata jätmise korral kasvab reisijate arv 2010. aastaga võrreldes 77 %, mis teeb aastaseks kasvutempoks 5,9 %. Täieliku liberaliseerimise stsenaariumi puhul

¹⁴

Aastal 2010 suundus Istanbuli kaudu Põhja-Ameerikasse rohkem kui 2 300 reisijat. Londoni Heathrow lennuvälja kaudu Põhja-Ameerikasse lennanud transferreisijate arv on ligikaudu sama.

(kohene või järkjärguline lähenemisviis) peaks reisijate arv ajavahemikus 2010–2020 suurenema kokku 98 %, ehk 7 % aastas¹⁵.

Kõnealusest ühise lennunduspiirkonna lepingust tulenev majanduslik kasu peaks liberaliseerimisele järgneva esimese viie aasta jooksul ulatuma hinnanguliselt ligikaudu 44,2 miljoni euron (eelkõige tänu paremale ühenduvusele, madalamatele piletihindadele, lennureiside arvu suurenemisele ja sellega seotud majandustegevuse elavnemisele). Analüüs näitab ka seda, et nendel marsruutidel, kus konkurents kas praegu või tulevikus toimib, peaksid piletihinnad alanema. ELi ja Aserbaidžaaani vaheline leping loob uusi turuvõimalusi ELi lennuettevõtjatele, kellest mõned on näidanud üles huvi täiendavate või uute lennuliinide avamise vastu Bakuu suunal, juhul kui mahuga seotud piirangud tühistatakse. Samuti võiks ühine lennunduspiirkonna leping hõlbustada Aserbaidžaaani lennuettevõtjate kaasamist praegustesse ELi lennuettevõtjate liitudesse ning tänu sellele oleks võimalik arendada integreeritud tooteid ja reisijatele pakutavaid paremaid teenuseid ning mastaabisäästu kaudu saavutada suurem tõhusus. Peale selle on kogemused näidanud, et tänu ühise lennunduspiirkonna lepingute rakendamise mehhanismile on võimalik lahendada ettevõtlusprobleeme (eelkõige ühiskomitee kaudu).

Vähemalt sama oluline kui majanduslik kasu on ka üldpoliitilised kaalutlused, kuna sellise lepinguga toetatakse märkimisväärselt ELi naabruspoliitika, idapartnerluse, partnerlus- ja koosöölepingu ning Aserbaidžaaniga tulevikus sõlmitava assotsieerimislepingu eesmärgi ning jagatakse ELi kõrgeid lennuohutuse ja lennundusjulgestuse ning muid standardeid.

Tuleb arvestada, et Aserbaidžaanil võivad ühise lennunduspiirkonna lepingu vastuvõtmise ja rakendamise seotud nõuete täitmisel tekkida teatavad kulud. Siiski on need kulud hoopis väiksemad kui kõnealusest lepingust saadav loodetav kasu. Eespool osutatud majandusuuringu kohaselt on diskonteeritud personalikulud viie aasta jooksul hinnanguliselt 1,8–2,2 miljonit eurot. Siiski tuleks silmas pidada, et standardite tõhustamise nõuded võivad tuleneda ka muudest Aserbaidžaaani võetud rahvusvahelistest kohustustest (ICAO, kolmandate riikidega, nt USAga, sõlmitud lepingud).

ELi–Aserbaidžaaani ühise lennunduspiirkonna lepinguga tagatakse võrdsed võimalused kõikidele ELi lennuettevõtjatele ja liikmesriikide reisijatele ning tihendatakse liiklust ELi ja Aserbaidžaaani vahel. Peale selle tagatakse ELi–Aserbaidžaaani ühise lennunduspiirkonna lepinguga õiguslik alus lennuteenuste osutamisele nendest liikmesriikidest, kellel praegu ei ole kahepoolset lennunduslepingut Aserbaidžaaniga.

5. JÄRELDUSED

Turu avanemise tulemusena paraneksid ELi ja Aserbaidžaaani reisijate reisimisvõimalused ning ELi ja Aserbaidžaaani lennuettevõtjad ja lennuväljad saaksid majanduslikku kasu. Parema ühilduvuse ning juurdepääsu tagamine suuremale arvule

¹⁵ Täieliku liberaliseerimise stsenaarium eeldab, et lennuettevõtjatele antakse kolmanda, neljanda ja viienda vabaduse liiklusõigused (ka kõik korraga või järkjärgulise lähenemisviisi abil).

sihtkohtadele peaks soodustama Aserbaidžaaani ettevõtluse arengut ja välisinvesteeringute juurdevoolu.

Tähtis on tagada eespool nimetatud turgude tasakaalustatud avamine ja integreerimine, võtta arvesse muid olulisi poliitilisi eesmärke ja leevendada võimalikku kahjulikku mõju. Seoses sellega on äärmiselt oluline tagada, et koos turu avamisega tehtaks samal ajal ka õigusloomealast koostööd ja ühtlustataks õigusakte. See on eriti oluline sellistes esmatahtsates valdkondades nagu lennuohutus, lennundusjulgestus, keskkonnakaitse ja konkurentsioiguse kohaldamine.

Avatud turud vajavad raamistikku, millega tagatakse aus konkurents ning ranged lennuohutus- ja lennundusjulgestusnormid. Keskkonnaküsimuste osas peab leping olema kooskõlas ELi säästva arengu alaste kohustusega. Eriti tähtis on asjaolu, et leping ei piiraks ELi suutlikkust kohaldada õiguslikke ega majanduslikke vahendeid, et vähendada suurenenud lennuliikluse tõttu tekkinud soovimatuid kõrvaltoimeid, eelkõige seoses õhukvaliteedi ja müratasemega lennuväljade lähedal ning panusega üleilmse kliimamuutuse vastu võitlemisse. Lennuliikluse korraldamise valdkonnas aitaks võimalus laiendada ühtset Euroopa taevast Aserbaidžaanile tõhustada praegu kehtivaid ohutusnorme, optimeerida tõhusust ja lennumahtu, vähendada heitkoguseid lennu kohta ning piirata hilinevõtte arvu nii palju kui võimalik.

Täielik volitus pidada Aserbaidžaaniga läbirääkimisi peaks põhinema kahel võrdselt olulisel asjaolul: ühest küljest turu avamine ja liberaliseerimine ning teisest küljest lennuohutus- ja lennundusjulgestusnormide õiguslik ühtlustamine ka väljaspool ELi piire. Selles suhtes aitaks ELi–Aserbaidžaaani ühise lennunduspiirkonna lepingu sõlmimine suuresti kaasa Euroopa naabruspoliitika, idapartnerluse, ELi–Aserbaidžaaani partnerlus- ja koostöölepingu ning tulevase assotsieerimislepingu eesmärkide saavutamisele.

Eespool esitatut silmas pidades teeb komisjon ettepaneku pidada Aserbaidžaaniga läbirääkimisi ühise lennunduspiirkonna üldise lepingu sõlmimiseks ning kutsub nõukogu üles volitama komisjoni alustama läbirääkimisi sellise lepingu üle. Läbirääkimisi peavad komisjoni talitused ja nõukogu otsust 2010/427/EL nõuetekohaselt arvesse võttes kaasatakse sinna täielikult ka Euroopa välisteenistus.

Kavandatavas nõukogu otsuses sätestatud eesmärkide edasiarendamiseks ja saavutamiseks teeb komisjon tihedat koostööd liikmesriikide ja kõigi asjakohaste sidusrühmadega.