



EURÓPAI BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2011.8.30.
COM(2011) 527 végleges

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE

az Azerbajdzsán Köztársasággal közös légtér kialakításáról

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE

az Azerbajdzsán Köztársasággal közös légtér kialakításáról

1. BEVEZETÉS

A „Közösség légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitikája cselekvési programjának kidolgozásáról” című 2005. évi közleményében¹ a Bizottság hangsúlyozta a keleti és déli szomszédokkal létrehozandó közös légtér fontosságát. A közös légtér végső célja egy közös szabályokra épülő, nagy kiterjedésű, nyílt légi közlekedési piac létrehozása. Az Európai Unió Tanácsa 2005 júniusi ülésén támogatta ezt a célkitűzést, és üdvözölte az EU-val szomszédos országok ezen keretek közé való bevonása érdekében eddig tett lépéseket².

„Közös légtér a szomszédos országokkal 2010-re: időközi jelentés” című 2008. évi közleményében³ a Bizottság megvizsgálta e folyamat végrehajtását, és arra a következtetésre jutott, hogy az kedvező eredményeket hozott, így célszerű nagyobb ütemben folytatni. Továbbá a Bizottság 2011 júliusában közzétette „Az EU és szomszédos régiók között a közlekedés terén zajló együttműködés új megközelítése” című közleményét⁴, amelyben megerősítette, hogy az európai közös légtérrel (EKLT) kapcsolatos politikát úgy alakították ki, hogy ahogyan az uniós szabályok fokozatos végrehajtása révén közelednek egymáshoz az EU és a vele szomszédos országok szabályozásai, úgy nyílik meg fokozatosan a piac is közöttük. A tisztességes verseny, valamint az EU biztonsági, védelmi, környezetvédelmi és egyéb előírásainak előmozdítása érdekében a piac megnyitásának és a szabályozás közelítésének folyamata párhuzamosan zajlik. Az EKLT-t átfogó légi közlekedési megállapodások útján hajtják végre, amelyek célja az általános gazdasági, kereskedelmi és idegenforgalmi kapcsolatok előmozdítása, a piaci szereplők új lehetőségekhez juttatása, a fogyasztók számára pedig több választási lehetőség biztosítása. Az EU, valamint az európai szomszédsági politika körébe tartozó országok közlekedési piacainak szorosabb integrációja gyorsabbá, olcsóbbá és hatékonyabbá teheti a közlekedési rendszerek összekapcsolását, és ennek előnyeit a polgárok és a vállalkozások egyaránt élvezhetik.

Az Európai Unió 2004-es és 2007-es bővítése tovább erősítette az EU és szomszédai közötti kölcsönös egymásrataltságot. 2006 júniusában az EU és tagállamai közös európai légtérrel szóló megállapodást kötöttek a nyugat-balkáni országokkal, 2006 decemberében pedig Marokkóval aláírásra került az első euromediterrán légi közlekedési megállapodás. 2010 decemberében Jordániával euromediterrán légi közlekedési megállapodás, Grúziával pedig közös légtérrel szóló megállapodás jött

¹ COM(2005) 79 végleges, 2005. március 11.

² Az Európai Unió Tanácsának 2005. június 27-én tartott ülése: „A Közösség légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitikája cselekvési programjának kidolgozásáról”.

³ COM(2008) 596 végleges, 2008. október 1.

⁴ COM(2011) 415 végleges, 2011. július 7.

létre. Tárgyalások vannak folyamatban Ukrajnával, Libanonnal, Izraellel és Moldovával, és a közeljövőben várhatóan Tunéziával is tárgyalások indulnak.

A tágabb közös légtér létrehozása számos tekintetben előnyökkel jár. Többek között

- integrált légi közlekedési piac kialakítása és az érintett országok közötti közlekedési összeköttetések fejlesztése révén hozzájárul az európai szomszédságpolitika végrehajtásához;
- elősegíti azon országok gazdasági fejlődését, amelyek eséllyel válhatnak az Európai Unió tagjaivá;
- előmozdítja a magas szintű európai légi közlekedési előírások térnyerését, és ezáltal a légiközlekedés-biztonság és -védelem magas színvonalának fenntartását a tágabb régióban;
- elősegíti az illetékes hatóságok közötti intézményi együttműködést olyan kérdésekben, mint a légi közlekedés biztonsága;
- a kibővült piac szabályozására szolgáló koherens szabályozási keret megteremtése révén támogatja a légi közlekedési ágazat egészének további fejlődését.

E közlemény az EU és az Azerbajdzsán Köztársaság (a továbbiakban: Azerbajdzsán) között fennálló légi közlekedési kapcsolatok kérdésével foglalkozik. Tekintettel Azerbajdzsán földrajzi elhelyezkedésére, az ország és az EU közötti hatékony légi közlekedési összeköttetés alapvető fontosságú. Azerbajdzsán Európa és Ázsia találkozásánál, stratégiai helyen fekszik, ezáltal magától értetődő jelölt arra, hogy közös európai légtérrel szóló megállapodás jöjjön vele létre.

2011 januárjában az azerbajdzsán hatóságok érdeklődésüket fejezték ki egy, az EU-val kötendő közös európai légtérrel szóló megállapodás létrehozása iránt. Ennek nyomán gazdasági elemzés készült a megállapodás megkötésének lehetséges hatásairól⁵.

Az elemzés alapján – amelynek főbb megállapításait e közlemény tartalmazza – a Bizottság azt ajánlja a Tanácsnak, hogy hatalmazza fel a Bizottságot közös légtérrel szóló átfogó megállapodás megtárgyalására Azerbajdzsánnal. Az EU más szomszédos országokkal kötött hasonló megállapodásainak logikáját követve a megállapodásnak a piac fokozatos megnyitására, és ezzel párhuzamosan a szabályozási kérdésekben való együttműködésre és a fokozatos harmonizációra kell alapulnia. A megállapodásban kiemelt helyen kezelendő kérdések közé tartoznak a szabad piaci hozzáférés, a letelepedés szabadsága, az egyenlő versenyfeltételek, valamint a légi közlekedés biztonságára és védelmére, továbbá a légiforgalmi szolgáltatásra, a társadalmi és környezetvédelmi kérdésekre vonatkozó közös szabályok. A kaukázusi régióban eddig Grúziával került aláírásra hasonló megállapodás.

⁵

A gazdasági tanulmányt a Steer Davies Gleave készítette: Study on the economic benefit of a common aviation area agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan (Tanulmány az EU és az Azerbajdzsán Köztársaság közötti közös légtérrel szóló megállapodás gazdasági előnyeiről), London, 2011. július.

2. AZ EU ÉS AZERBAJDZSÁN KÖZÖTTI POLITIKAI KAPCSOLATOK

Az elmúlt évtizedben az EU és Azerbajdzsán között szoros kapcsolat jött létre:

- Az EU és Azerbajdzsán közötti partnerségi és együttműködési megállapodást 1996-ban írták alá és 1999-ben lépett hatályba⁶. A megállapodás számos területre, így többek között a kereskedelemre, a gazdasági együttműködésre és a jogszabályok közelítésére is kiterjed. A jogszabályok közelítéséről szóló rendelkezések (a partnerségi és együttműködési megállapodás 43. cikke) értelmében Azerbajdzsán törekszik arra, hogy jogszabályait (többek között a közlekedési ágazat vonatkozásában) fokozatosan összeegyeztethetővé tegye az európai uniós vívmányokkal. A partnerségi és együttműködési megállapodás 57. cikke kiemelten foglalkozik a közlekedési ágazattal, valamint annak fontosságával, hogy Azerbajdzsán átalakítsa és korszerűsítse közlekedési rendszereit, és ezáltal erősítse az EU-val való együttműködést. Kiemelt fontosságú továbbá a repülőterek és a léginavigációs infrastruktúra korszerűsítése terén való együttműködés, valamint a transzeurópai összeköttetések előmozdítása. Az EU és Azerbajdzsán között jelenleg tárgyalások folynak a partnerségi és együttműködési megállapodást felváltó társulási megállapodásról. A társulási megállapodás jelentősen el fogja mélyíteni az EU és Azerbajdzsán közötti politikai társulást és gazdasági integrációt, többek között a közlekedési ágazatban.
- E folyamattal párhuzamosan fejlődésnek indult az európai szomszédságpolitika is, amely Azerbajdzsánra 2004-ben került kiterjesztésre. Az európai szomszédságpolitika célja a biztonság, a stabilitás és a jólét előmozdítása az EU szomszédos országaiban, valamint a kibővített EU és szomszédai közötti új választóvonalak kialakulásának megelőzése. E szakpolitika megvalósítása az EU és az egyes partnerországok közötti európai szomszédságpolitikai cselekvési tervek révén történik. Az EU és Azerbajdzsán közötti európai szomszédságpolitikai cselekvési tervet 2006-ban fogadták el. A cselekvési terv közlekedést érintő rendelkezései (Azerbajdzsán számára) többek között fenntartható nemzeti közlekedési politika végrehajtását írják elő, amelynek keretében szükség szerint (valamennyi közlekedési mód esetében) további területeken – különösen a közlekedésbiztonság- és védelem területén – sor kerül a jogszabályi és szabályozási kereteknek az európai és nemzetközi előírásokhoz történő közelítésére, valamint a légi közlekedés esetében új szabályozási mechanizmusok kerülnek bevezetésre többek között a repülésbiztonságot- és védelmet érintően.
- A keleti partnerség kezdeményezést 2009-ben hívták életre és célja az EU Örményországhoz, Azerbajdzsánhoz, Belaruszhoz, Grúziához, Moldovához és Ukrajnához fűződő kapcsolatainak elmélyítése. A Prágában megrendezett keleti partnerségi csúcstalálkozó alkalmával 2009. május 7-én aláírt közös nyilatkozat is megerősítette az Európai Unió és a partnerországok közötti ambiciózusabb partnerség fontosságát.
- Az EU főbb együttműködési célkitűzéseit, szakpolitikai válaszait és prioritási területeit Azerbajdzsán tekintetében a 2007–2013-ra szóló Azerbajdzsán

⁶ HL L 246/1999., 1999. szeptember 17., 3. o.

országstratégiai dokumentum tartalmazza. Azerbajdzsán emellett nemzeti fejlesztési stratégiát is benyújtott, melynek részét képezi a különböző európai uniós jogszabályok átvételéről szóló terv. E jogszabályok közé tartoznak a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályok (a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet), a polgári szubszonikus sugárhajtású repülőgépek zajkibocsátásának korlátozásáról, valamint a polgári légi közlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatának alapvető elveiről szóló szabályok.

- A légi közlekedés terén Azerbajdzsán számos európai szintű légi közlekedési struktúrában tevékenyen részt vesz. 2002 óta tagja az Európai Polgári Repülési Konferenciának (ECAC), és kérelmezte a Eurocontrolba való felvételét is. Ami a légiközlekedés-biztonságot illeti, 2006-ban és 2009-ben munkamegállapodást írt alá az Európai Repülésbiztonsági Ügynökséggel (EASA)⁷. 2009 júliusában az EU és Azerbajdzsán között aláírásra került az a „horizontális megállapodás”, amely az egyes tagállamok és Azerbajdzsán közötti kétoldalú megállapodásokat összhangba hozza az uniós joggal (a horizontális megállapodás aláírásakor 19 kétoldalú megállapodás volt parafálva)⁸.

3. AZ EU ÉS AZERBAJDZSÁN KÖZÖTTI LÉGI KÖZLEKEDÉSI PIAC ÉS GAZDASÁGI KAPCSOLATOK

Tekintettel arra, hogy Azerbajdzsán jelentős távolságra fekszik az EU-tól, és közlekedési infrastruktúrája meglehetősen fejletlen, az ország és a legtöbb uniós tagállam közötti fő közlekedési kapcsolatot a légi közlekedés képezi.

Azerbajdzsán lakossága 8,4 millió fő, ami több, mint a szomszédos Grúzia és Örményország lakossága együttvéve. Az ország egy főre eső GDP-je – amely az elmúlt évek során nőtt – a kőolaj- és földgáziparágnak köszönhetően viszonylag magas, hasonló Törökország GDP-jének szintjéhez⁹.

Az EU és Azerbajdzsán közötti kétoldalú kereskedelem az évtized eleje és 2009 között gyors ütemben nőtt, egészen addig, amíg a globális gazdasági válság és a nemzetközi olajárak zuhanása éreztetni nem kezdte hatását. 2009-ben a kétoldalú kereskedelem forgalma 8,9 milliárd EUR-t tett ki (2008-ban 12,7 milliárdot), az EU Azerbajdzsánba irányuló exportja 1,6 milliárd EUR (2008-ban 2,1 milliárd), Azerbajdzsán EU-ba irányuló exportja pedig 7,3 milliárd (2008-ban 10,6 milliárd) volt. A gazdasági válság ellenére Azerbajdzsán fő kereskedelmi partnere továbbra is az EU: Azerbajdzsán teljes külkereskedelmének 42,8%-át folytatja az EU-val, ezt követi Törökország, India (mindkettő 8,1%-kal), az USA (7,5%) és Oroszország (5,9%). A három dél-kaukázusi ország közül Azerbajdzsán az EU messze

⁷ Munkamegállapodás az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) és az azerbajdzsán polgári légi közlekedési hivatal (Azerbaijan Hava Yollari) között a közösségi repülőtereket és az Azerbajdzsán Köztársaság repülőtereit használó légi járművek biztonságára vonatkozó információk összegyűjtéséről és cseréjéről, valamint munkamegállapodás az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) és az Azerbajdzsán Köztársaság polgári légi közlekedési hivatala között.

⁸ HL L 265/2009., 25. o., 2009. október 9.

⁹ A World Economic Outlook Database, 2011 áprilisi adatai szerint Azerbajdzsán egy főre eső GDP-je 2010-ben 6008 USD (mintegy 4230 EUR) volt. Azerbajdzsán egy főre eső, vásárlóerő-paritáson számított GDP-je 2010-ben 10 033 aktuális nemzetközi dollár.

legjelentősebb kereskedelmi partnere. Az EU főként gépeket és közlekedési berendezéseket szállít Azerbajdzsánba (2009-ben ezek tették ki az EU Azerbajdzsánba irányuló teljes exportjának 45,1%-át), emellett vegyi anyagokat (9,8%), drágaköveket és féldrágaköveket (9,0%), élelmiszereket (8,0%), valamint alapfémeket és azokból készült árukat (6,0%) is exportál. Azerbajdzsán exportját szinte kizárólag az ásványi tüzelőanyagok teszik ki.

Az Azerbajdzsán és más országok közötti nemzetközi légi közlekedés fő színtere a Bakuban található Heydar Aliyev Nemzetközi Repülőtér¹⁰. A repülőtér forgalmi adatai az elmúlt évtized során jelentősen nőttek. 2002-ben a repülőtér utasforgalma egymillió fő volt, míg 2010-ben megközelítőleg 1 900 000¹¹. Az 1990-es évek végén korszerűsítették az utasterminálokat és jelenleg új nemzetközi terminál épül. A munkálatok várhatóan 2012-ben fejeződnek be és a terminál évente 3 millió utas befogadására lesz képes.

Az EU és Azerbajdzsán közötti utasforgalom továbbra is viszonylag alacsony: az EU tagállamaiba irányuló és onnan kiinduló forgalom az Azerbajdzsánba irányuló és onnan kiinduló forgalom mintegy 10 %-át teszi ki. 2009-ben az EU-27 repülőterei és Azerbajdzsán között közlekedő járatokon utazó utasok száma körülbelül 194 200 volt¹². 2009-ben a hat legfontosabb piac az EU és Azerbajdzsán közötti teljes utasforgalom több mint 95%-át tette ki (Egyesült Királyság – 35%, Ausztria – 23%, Franciaország – 17%, Svédország – 6% és Lettország – 6%). 2009-ben a legnagyobb utasforgalom a London-Baku várospár tekintetében valósult meg, ezt követte a Frankfurt-Baku és a Bécs-Baku várospár. Tekintettel a kőolaj- és földgázipárhoz kapcsolódó üzleti célú utazás magas arányára, az európai uniós légitársaságok számára az azerbajdzsán piac a haszon és a bevételek szempontjából igen vonzó lehet.

Azerbajdzsán 21 uniós tagállammal (Ausztria, Belgium, Bulgária, Cseh Köztársaság, Dánia, Egyesült Királyság, Észtország, Finnország, Franciaország, Görögország, Hollandia, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Luxemburg, Németország, Olaszország, Spanyolország, Svédország, Szlovákia és Románia) kötött légi közlekedési megállapodást. Bár bizonyos légi közlekedési megállapodások egyre megengedőbbek, az uniós tagállamokkal kötött megállapodások meglehetősen szigorúak, különösen a kapacitásra (pl. a járatsűrűsége), és egyes esetekben az útvonal-lehetőségekre vonatkozó rendelkezések tekintetében. Az EU tagállamai és Azerbajdzsán közötti kétoldalú légiközlekedési megállapodások jelenlegi rendszere ezért hátrányos helyzetbe hozhat számos uniós fuvarozót, valamint egyes tagállamok

¹⁰ A légiforgalmi tájékoztató kiadvány Azerbajdzsán további négy nemzetközi repülőtéről tesz említést, ezekről azonban nem indulnak menetrend szerinti járatok az EU tagállamaiba. E repülőterek nemzetközi célállomásai Moszkva, Kijev, Szentpétervár és Isztambul.

¹¹ Ezek az adatok a Heydar Aliyev Nemzetközi Repülőtérrel induló, és oda érkező utasokat foglalják magukban. Steer Davies Gleave: Study on the economic benefit of a common aviation area agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan (Tanulmány az EU és az Azerbajdzsán Köztársaság közötti közös légtérrel szóló megállapodás gazdasági előnyeiről).

¹² Valamennyi közlekedési adat a Bizottság megbízásából készült tanulmányból származik. Steer Davies Gleave: Study on the economic benefit of a common aviation area agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan (Tanulmány az EU és az Azerbajdzsán Köztársaság közötti közös légtérrel szóló megállapodás gazdasági előnyeiről). A forgalomra vonatkozó adatok az EUROSTAT adatain alapulnak és egy adott repülési szegmensben utazó valamennyi utast magukban foglalják, beleértve valamely uniós tagállamon vagy Azerbajdzsánon keresztül utazó átszálló és tranzitutasokat.

fogyasztóit. A Bizottság megbízásából készült gazdasági tanulmány arra a következtetésre jutott, hogy az EU és Azerbajdzsán közötti légi közlekedés iránti kereslet meghaladja a kínálatot.

2010 júliusában négy európai uniós fuvarozó volt jelen az azerbajdzsáni piacon: az airBaltic (Riga), az Austrian Airlines (Bécs), a British Midland Airways (London) és a Lufthansa (Frankfurt). Az EU és Azerbajdzsán közötti forgalom tekintetében ezen uniós fuvarozók piaci részesedése 72 %-ot tett ki. Az uniós fuvarozók és csomópontok az Azerbajdzsán és Észak-Amerika közötti légiutas-forgalom tekintetében is magas piaci részesedéssel rendelkeznek¹³. A 2008–2010 közötti időszakban ugyanakkor a Turkish Airlines jelentősen növelte Bakuba irányuló járatai számát, és Isztambul egyre komolyabb versenytárrsá lépett elő az Azerbajdzsán és az EU, valamint az Azerbajdzsán és Észak-Amerika közötti légiutas-forgalom tekintetében¹⁴. 2008–2010 között az EU-27 és Azerbajdzsán között 10,9%-kal nőtt a forgalom.

Az Azerbaijan Airlines az egyetlen olyan azerbajdzsán légitársaság, amely menetrend szerinti járatokat üzemeltet Azerbajdzsán és az EU között. Az Azerbaijan Airlines legfontosabb nemzetközi úticélja Moszkva, amelyet Isztambul követ. 2010-ben az Azerbaijan Airlines 800 000 utast szállított (az utasszám 2007-ben megközelítette az 1 450 000 főt). 2010 júliusában az összes járat 8%-a esetében a kiindulási, illetve célállomás az uniós tagállamok egyikében volt. 2010-ben az Azerbaijan Airlines járatokat üzemeltetett Párizsba, Londonba, Milánóba, Prágába és Rigába. Közülük Prágát, Párizst és Milánót kizárólag az Azerbaijan Airlines szolgálta ki (azaz ezeken az útvonalakon egyetlen uniós légi fuvarozó sem üzemeltetett járatot). Az Azerbaijan Airlines 2011 júniusában járatok üzemeltetését kezdte meg Aberdeenbe. Az Azerbaijan Airlines viszonylag korszerű flottával rendelkezik: az EU-ba A319 típusú légi járműveket üzemeltet, amelyeket Boeing 757 típusú gépek egészítenek ki.

A Bakuból uniós célállomásokra (és vissza) irányuló járatok viteldíjai viszonylag magasak. Az EU és Azerbajdzsán közötti piac vonatkozásában ennek oka a korlátozott hálózati verseny és (a kőolaj- és földgáziparághoz kapcsolódóan) az üzleti szegmensben tapasztalható jelentős kereslet együttes hatásában keresendő. A hasonló piacokon érvényes viteldíjak elemzése arra enged következtetni, hogy az EU és Azerbajdzsán közötti légi közlekedés iránti kereslet meghaladja a kínálatot. Ennek eredményeként a viteldíjak mesterségesen magas szinten vannak, a turisztikai célú utazás pedig háttérbe szorul. A (különösen a kapacitáskorlátozási rendelkezések tekintetében megvalósuló) liberalizáció nyomán fokozódhat a verseny, ez pedig előnyös lehet a fogyasztók számára, hiszen csökkentheti a viteldíjakat.

¹³ 2010-ben több mint 7000 olyan utas közlekedett Azerbajdzsán és Észak-Amerika között, akiknek kiindulási és célállomása e két területen volt. Ezen utasok csaknem kétharmada utazása során Frankfurtban vagy a londoni Heathrow repülőtéren szállt át.

¹⁴ 2010-ben több mint 2300 utas utazott Isztambulon keresztül Észak-Amerikába. Ez az utasszám hasonló a London-Heathrow esetében mérthez.

4. AZ EU ÉS AZERBAJDZSÁN KÖZÖTTI KÖZÖS LÉGTÉRRŐL SZÓLÓ MEGÁLLAPODÁS ELŐNYEI

Az EU egységes légi közlekedési piaca a 90-es évek eleje óta jelentősen hozzájárult az ágazat dinamikájához és hatékonyságához, ami komoly gazdasági és társadalmi előnyökkel járt.

Az Unió keleti és déli szomszédjaival létrehozott, közös légtérről szóló megállapodások bebizonyították, hogy a közlekedés volumene és a hatékonyság szempontjából e piacok tekintetében is hasonlóan kedvező eredmények érhetők el. Az EU és a Nyugat-Balkán országai között a légi közlekedési piac 2006-os és 2010-es liberalizációja nyomán éves szinten mintegy 12%-os növekedés valósult meg (az utasférőhelyek számában kifejezve).

A fentebb említett gazdasági tanulmány az EU és Azerbajdzsán közötti közös légtérről szóló megállapodás megkötéséből eredő lehetséges hatásokat vizsgálta. A tanulmány szerint a liberalizációnak köszönhetően 2010 és 2020 között nagy arányú növekedés valósulhat meg. Amennyiben nem valósul meg a liberalizáció, a 2010-es szinthez képest összesen 77%-os utasszám-növekedés várható, ami éves szinten átlagosan 5,9%-os növekedést jelent. Teljes körű liberalizáció esetén azonban (akár azonnali hatállyal, akár fokozatosan valósulna is meg) az utasszám 2010 és 2020 között összesen 98%-kal, azaz évente átlagosan 7%-kal növekedne¹⁵.

A közös légtérről szóló megállapodás gazdasági szempontból a becslések szerint a liberalizációt követő első öt évben mintegy 44,2 millió EUR hasznot hozna (elsősorban az összeköttetések javulása, a viteldíjak csökkenése, a légi közlekedés volumenének növekedése és a kapcsolódó gazdasági tevékenységek nyomán). A tanulmány arra is rámutatott, hogy azokon az útvonalakon, ahol versenyhelyzet alakulna ki, várhatóan csökkennének a viteldíjak. Az EU és Azerbajdzsán közötti megállapodás jelentős új piaci lehetőségeket jelentene az EU légi fuvarozói számára, amelyek közül többen jelezték, hogy amennyiben a kapacításra vonatkozó jelenlegi korlátozások felszámolásra kerülnének, további vagy új szolgáltatásokat indítanának Bakuba. Továbbá elősegítené az azerbajdzsáni fuvarozók integrációját az uniós légi fuvarozók meglévő szövetségeibe, lehetővé téve az integrált termékek és az utasok javát szolgáló, jobb szolgáltatások kialakítását, illetve a méretgazdaságosság révén megvalósuló jobb hatékonyságot. A tapasztalatok azt mutatják, hogy a közös légtérről szóló megállapodások végrehajtási mechanizmusai segítenek az üzleti kérdések kezelésében is (elsősorban vegyes bizottságok révén).

A gazdasági haszonnal azonos fontosságúak, ha nem fontosabbak az általános politikai előnyök, hiszen egy ilyen megállapodás nagyban elősegítené az európai szomszédságpolitika, a keleti partnerség, valamint a partnerségi és együttműködési megállapodás és a leendő EU-Azerbajdzsán társulási megállapodás célkitűzéseinek megvalósulását.

A közös légtérről szóló megállapodás elfogadása és végrehajtása kapcsán várhatóan bizonyos szintű költségek hárulnak majd Azerbajdzsánra. A költségeket azonban

¹⁵ A teljes körű liberalizáció olyan forgatókönyvet jelent, amelynek keretében (azonnali hatállyal vagy fokozatosan) gyakorolhatóak lennének a harmadik, a negyedik és az ötödik szabadságból eredő forgalmi jogok.

jóval meg fogják haladni a megállapodásból eredő előnyök. A korábban említett gazdasági tanulmány becslései szerint az összes diszkontált személyzeti költség öt év alatt 1,8 és 2,2 millió EUR között lesz. Meg kell azonban jegyezni, hogy a különféle előírások javítását Azerbajdzsán egyéb nemzetközi kötelezettségvállalási (ICAO, harmadik országokkal, köztük az Egyesült Államokkal kötött megállapodások) is megkövetelhetik.

Az EU-Azerbajdzsán közös légtérrel szóló megállapodás egyenlő feltételeket biztosítana minden európai uniós légi fuvarozó számára, és lehetővé tenné minden tagállam utasai számára, hogy a hasonló feltételek, valamint az Európai Unió és Azerbajdzsán közötti megnövekedett forgalom előnyeit élvezzék. Az EU-Azerbajdzsán közös légtérrel szóló megállapodás mindezeket túl jogalapot kínálna légi közlekedési szolgáltatások biztosításához olyan tagállamokból is, amelyek jelenleg nem rendelkeznek kétoldalú légi közlekedési megállapodással Azerbajdzsánnal.

5. KÖVETKEZTETÉSEK

A piacnyitás következtében jelentősen növekednének az EU-tagállamok és Azerbajdzsán polgárainak utazási lehetőségei, és előnyök származnának mind az EU, mind Azerbajdzsán légitársaságai és repülőterei számára is. Az összeköttetések javulása és a célállomások kínálatának bővülése nagy valószínűséggel katalizátorként hatna az azerbajdzsáni vállalkozások fejlődésére és vonzaná a külföldi befektetéseket.

Kiemelt fontosságú annak biztosítása, hogy a piacok megnyitása és integrációja kiegyensúlyozott módon, a többi fontos politikai célkitűzés figyelembevételével és a lehetséges hátrányos hatások minimalizálása mellett történjen. E tekintetben elengedhetetlen biztosítani, hogy a piacok megnyitása a szabályozás terén való együttműködéssel és a jogszabályok egymáshoz közelítésével párhuzamosan történjen. Ez különösen fontos az olyan kiemelt területeken, mint a légi közlekedés biztonsága és védelme, a környezetvédelem és a versenyjog alkalmazása.

A nyitott piacok olyan szabályozási keretet igényelnek, amely biztosítja a tisztességes versenyt, valamint a magas szintű védelmet és biztonságot. A környezetvédelmi kérdéseket illetően a megállapodásnak összhangban kell állnia az EU fenntartható fejlődés melletti elkötelezettségével. Különösen fontos, hogy a megállapodás ne korlátozza az EU lehetőségeit a légi forgalom várható növekedése következtében előálló, elsősorban a levegőminőségre, a repülőterek környezetének zajszintjére, valamint a globális éghajlatváltozásra vonatkozó nemkívánatos mellékhatások enyhítésére szolgáló szabályozási vagy gazdasági eszközök alkalmazása terén. A légiforgalmi szolgáltatás tekintetében az egységes európai égbolt Azerbajdzsánra való kiterjesztése elősegítené a jelenlegi biztonsági követelmények javítását, a hatékonyság és a kapacitások optimalizálását, továbbá az egy járatra eső károsanyag-kibocsátás és a késések csökkentését.

Az Azerbajdzsánnal folytatandó tárgyalásokra vonatkozó átfogó meghatalmazás két, egyformán fontos célra épül: az egyik a piacnyitás és a liberalizáció, a másik a légi közlekedés biztonságát és védelmét, valamint egyéb területeket érintő előírásoknak az EU határain túl való összehangolása. Ebből a szempontból az EU és Azerbajdzsán

közötti, közös légtérről szóló megállapodás komoly lépést jelentene az európai szomszédságpolitika, a keleti partnerség, az EU-Azerbajdzsán partnerségi és együttműködési megállapodás, és a leendő társulási megállapodás célkitűzéseinek megvalósítása irányába.

A fentiek fényében a Bizottság javasolja közös légtérről szóló megállapodásra irányuló tárgyalások megkezdését és a megállapodás megkötését Azerbajdzsánnal, és felkéri a Tanácsot, hogy hatalmazza fel az említett megállapodásra vonatkozó tárgyalások megkezdésére. A tárgyalásokat a Bizottság szolgálatai folytatják le, az európai külügyi szolgálat (EKSZ) bevonásával és a 2010/427/EU tanácsi határozat szem előtt tartásával.

A Bizottság szorosan együttműködik a tagállamokkal és az összes érdekelt féllel a javasolt tanácsi határozatban meghatározott célkitűzések továbbfejlesztése és teljesítése érdekében.