



EUROPOS KOMISIJA

Bruselis, 2011.8.30
KOM(2011) 527 galutinis

KOMISIJOS KOMUNIKATAS

Bendros su Azerbaidžano Respublika aviacijos erdvės kūrimas

KOMISIJOS KOMUNIKATAS

Bendros su Azerbaidžano Respublika aviacijos erdvės kūrimas

1. ĮVADAS

2005 m. Komunikate „Bendrijos išorės politikos aviacijos srityje darbotvarkės rengimas“¹ Komisija pabrėžė, kaip svarbu sukurti bendrą aviacijos erdvę su ES rytų ir pietų kaimyninėmis valstybėmis. Galutinis tokios bendros aviacijos erdvės tikslas – sukurti bendromis taisyklėmis grindžiamą didelę ir atvirą aviacijos rinką. 2005 m. birželio mėn. Europos Sąjungos Taryba pritarė šiam tikslui ir pasidžiaugė pažanga, padaryta įtraukiant ES kaimynines šalis į tokią sistemą².

Komisija šio proceso įgyvendinimą išnagrinėjo 2008 m. komunikate „Bendra su kaimyninėmis valstybėmis oro susisiekimo erdvė 2010 m. Pažangos ataskaita“³. Ji padarė išvadą, kad pasiekta teigiamų rezultatų ir kad šį procesą reikėtų paspartinti. Be to, 2011 m. liepos mėn. Komisija paskelbė komunikatą „ES ir kaimyniniai regionai. Naujas požiūris į bendradarbiavimą transporto srityje“⁴. Komunikate dar kartą pabrėžiama, kad Europos bendrosios aviacijos erdvės (EBAE) politika siekiama vykdant teisės aktų derinimą ir palaipsniui įgyvendinant ES taisykles atverti ES ir jos kaimyninių šalių rinkas. Rinkos atvėrimo ir teisės aktų derinimo procesai vyksta lygiagrečiai, kad būtų skatinama sąžininga konkurencija ir ES saugos, saugumo, aplinkos ir kitų standartų taikymas. EBAE politika įgyvendinama sudarant išsamius oro susisiekimo paslaugų susitarimus, kuriais skatinami bendrieji ekonominiai, prekybiniai ir turizmo ryšiai, veiklos vykdytojams suteikiama naujų verslo galimybių, o vartotojams – daugiau galimybių rinktis. Pasiekus didesnę ES ir Europos kaimynystės politikos šalių transporto rinkų integraciją, transporto jungtys galėtų tapti greitesnės, pigesnės ir efektyvesnės, o tai būtų naudinga piliečiams ir įmonėms.

2004 ir 2007 m. Europos Sąjungos plėtra dar labiau padidino ES ir jos kaimyninių valstybių tarpusavio priklausomumą. 2006 m. birželio mėn. ES ir jos valstybės narės pasirašė Europos bendrosios aviacijos erdvės susitarimą su Vakarų Balkanų šalimis. Po to 2006 m. gruodžio mėn. pasirašytas pirmasis Europos ir Viduržemio jūros regiono šalių aviacijos susitarimas su Maroku. 2010 m. gruodžio mėn. pasirašytas Europos ir Viduržemio jūros regiono šalių aviacijos susitarimas su Jordanu ir bendrosios aviacijos erdvės susitarimas su Gruzija. Vyksta derybos su Ukraina, Libanu, Izraeliu, Moldova, o artimiausioje ateityje numatoma pradėti derybas su Tunisu.

¹ COM(2005) 79 galutinis, 2005 m. kovo 11 d.

² 2005 m. birželio 27 d. Europos Sąjungos Taryba. „Išvados dėl Bendrijos išorės politikos aviacijos srityje darbotvarkės rengimo“.

³ COM(2008) 596 galutinis, 2008 m. spalio 1 d.

⁴ COM(2011) 415 galutinis, 2011 m. liepos 7 d.

Sukūrus platesnę bendrąją aviacijos erdvę, būtų gauta įvairiopo naudos. Kuriant šią erdvę:

- įgyvendinama Europos kaimynystės politika, nes palengvinama integruotos aviacijos rinkos plėtra ir geresnių susisiekimo jungčių tarp visų susijusių šalių kūrimas;
- vyksta šalių, kurios gali tapti Europos Sąjungos narėmis, ekonomikos plėtra;
- skatinama laikytis aukšto lygio Europos aviacijos standartų ir taip padedama didesniame regione užtikrinti aukšto lygio aviacijos saugą ir saugumą;
- vyksta atsakingų valdžios institucijų bendradarbiavimas, pavyzdžiui, aviacijos saugos srityje;
- remiama būsima visos Europos aviacijos sektoriaus plėtra, nes numatyta nuosekli išsiplėtusios rinkos reguliavimo sistema.

Šiame komunikate nagrinėjamas konkretus ES ir Azerbaidžano Respublikos (toliau – Azerbaidžanas) aviacijos srities santykių klausimas. Dėl Azerbaidžano geografinės padėties šios šalies ekonomikos plėtrai labai svarbios geros oro transporto jungtys tarp Azerbaidžano ir ES. Azerbaidžane susikerta Europos ir Azijos keliai, todėl akivaizdu, kad Europos Sąjungai yra tikslinga sudaryti bendrosios aviacijos erdvės susitarimą su šia šalimi.

2011 m. sausio mėn. Azerbaidžano valdžios institucijos pareiškė norą derėtis su Europos Sąjunga dėl bendrosios aviacijos erdvės susitarimo. Vėliau atlikta ekonominė tokio susitarimo galimo poveikio analizė⁵.

Remdamasi šio darbo rezultatais (jie apibendrinti šiame komunikate), Komisija rekomenduoja Tarybai įgalioti Komisiją derėtis dėl išsamaus bendrosios aviacijos erdvės susitarimo su Azerbaidžanu. Remiantis ES ir kitų kaimyninių šalių susitarimų logika, susitarime reikėtų numatyti laipsnišką rinkos atvėrimą ir tuo pat metu vykstantį reguliavimo bendradarbiavimo ir laipsniško derinimo procesą. Prioritetinės sritys turėtų būti rinkos atvėrimas, įsisteigimo laisvė, vienodos konkurencijos sąlygos ir bendros aviacijos saugos, saugumo, oro eismo valdymo, socialinių sąlygų ir aplinkosaugos sričių taisyklės. Kaukazo regione toks susitarimas jau pasirašytas su Gruzija.

2. ES IR AZERBAIDŽANAS. POLITINIAI SANTYKIAI

Per pastarąjį dešimtmetį ES ir Azerbaidžanas užmezgė glaudžius ryšius:

- ES ir Azerbaidžano partnerystės ir bendradarbiavimo susitarimas⁶ pasirašytas 1996 m., o įsigaliojo 1999 m. Jame numatyti įvairūs klausimai, įskaitant prekybą,

⁵ Ekonominį tyrimą atliko bendrovė „Steer Davies Gleave“. *Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan* (ES ir Azerbaidžano Respublikos bendrosios aviacijos erdvės susitarimo ekonominės naudos tyrimas). Londonas, 2011 m. liepos mėn.

⁶ OL L 246/1999, 1999 9 17, p. 3.

ekonominį bendradarbiavimą ir teisės derinimą. Pagal teisės derinimo nuostatas (Partnerystės ir bendradarbiavimo susitarimo 43 straipsnis) Azerbaidžanas stengiasi užtikrinti, kad jo teisės aktai (įskaitant susisiekimo sektoriaus teisės aktus) būtų laipsniškai suderinti su ES teisės aktais. Transporto sritis ir Azerbaidžano poreikis pertvarkyti ir modernizuoti savo transporto sistemas ir tinklus, kad būtų sustiprintas ES ir Azerbaidžano bendradarbiavimas, labai pabrėžiamas Partnerystės ir bendradarbiavimo susitarimo 57 straipsnyje. Visų pirma pabrėžiama būtinybė bendradarbiauti modernizuojant oro uostus bei oro navigacijos infrastruktūrą ir skatinti kurti transeuropines jungtis. Pasirašius Partnerystės ir bendradarbiavimo susitarimą pereita prie kito etapo – šiuo metu vyksta ES ir Azerbaidžano derybos dėl Asociacijos susitarimo. Šis Asociacijos susitarimas padės labai sustiprinti Azerbaidžano politinius ryšius su ES ir paspartins ekonominę integraciją, įskaitant integraciją transporto sektoriuje.

- Lygiagrečiai su šiuo procesu buvo plėtojama Europos kaimynystės politika, o nuo 2004 m. įgyvendinant šią politiką dalyvauja ir Azerbaidžanas. Europos kaimynystės politika siekiama padidinti ES kaimyninių šalių klestėjimą, stabilumą ir saugumą, taip pat išvengti naujų ribų, skiriančių išsiplėtusią ES ir jos kaimynus, atsiradimo. Ši politika įgyvendinama Europos kaimynystės politikos veiksmų planais (EKPVP), dėl kurių susitaria ES ir kiekviena atskira šalis partnerė. ES ir Azerbaidžano Europos kaimynystės politikos veiksmų planas priimtas 2006 m. EKPVP nuostatose dėl transporto (Azerbaidžanui) numatyta sukurti ir įgyvendinti nacionalinę darnaus transporto politiką, daugiausiai dėmesio, kai tinkama, skiriant tolesniam teisės aktų ir reguliavimo sistemų derinimui su Europos ir tarptautiniais standartais, visų pirma saugos ir saugumo (visų transporto rūšių) standartais, ir (aviacijos sektoriuje) įdiegti naujus reguliavimo, įskaitant reguliavimą saugos ir saugumo klausimais, mechanizmus.
- Siekiant sustiprinti ES santykius su Armėnija, Azerbaidžanu, Baltarusija, Gruzija, Moldova ir Ukraina 2009 m. pradėta Rytų partnerystės iniciatyva. Platesnio užmojo Europos Sąjungos ir šalių partnerių partnerystės samprata įtraukta į Prahos Rytų šalių partnerystės aukščiausiojo lygio susitikimo bendrą deklaraciją, pasirašytą 2009 m. gegužės 7 d. Prahoje.
- Su Azerbaidžanu susiję pagrindiniai ES bendradarbiavimo tikslai, politinės priemonės ir prioritetinės sritys išdėstyti Azerbaidžanui skirtame 2007–2013 m. šalies strategijos dokumente. Azerbaidžanas taip pat pateikė nacionalinio vystymosi strategiją, kurioje numatytas planas priimti įvairius ES teisės aktus, įskaitant aktus dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo bendrųjų taisyklių (Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių), dėl civilinių ikigarsinių reaktyvinių lėktuvų skleidžiamo triukšmo ribojimo taisyklių ir dėl civilinės aviacijos avarių ir incidentų tyrimo taisyklių.
- Azerbaidžanas aktyviai dalyvauja įvairiose visos Europos aviacijos struktūrose. Nuo 2002 m. Azerbaidžanas yra Europos civilinės aviacijos konferencijos (ECAC) narys. Jis yra pateikęs prašymą tapti Eurokontrolės nariu. 2006 ir 2009 m. pasirašyti du aviacijos saugos srities darbo susitarimai su Europos

aviacijos saugos agentūra (EASA)⁷. 2009 m. liepos mėn. pasirašytas ES ir Azerbaidžano horizontalusis susitarimas, kuriuo dvišaliai Azerbaidžano ir ES valstybių narių susitarimai suderinti su ES teisės aktais (tuo metu, kai buvo pasirašytas horizontalusis susitarimas, buvo 19 dvišalių susitarimų)⁸.

3. ES IR AZERBAIDŽANO AVIACIJOS RINKA IR EKONOMINIAI SANTYKIAI

Dėl atstumo tarp ES ir Azerbaidžano ir santykinai prastos sausumos transporto infrastruktūros aviacija yra vienintelė svarbiausia Azerbaidžano susisiekimo su daugeliu ES valstybių narių rūšis.

Azerbaidžane yra 8,4 mln. gyventojų, t. y. daugiau nei bendras kaimyninių Gruzijos ir Armėnijos gyventojų skaičius. Azerbaidžano BVP vienam gyventojui pastaraisiais metais didėjo; dėl naftos ir dujų pramonės jis yra palyginti aukštas ir maždaug atitinka Turkijos lygį⁹.

ES ir Azerbaidžano dvišalė prekyba sparčiai augo nuo dešimtmečio pradžios iki 2009 m. pradžios – tuomet neigiamą poveikį padarė pasaulinė ekonomikos krizė, dėl kurios taip pat sumažėjo tarptautinės naftos kainos. 2009 m. bendra dvišalės prekybos apyvarta buvo 8,9 mlrd. EUR (2008 m. – 12,7 mlrd. EUR), ES eksportas į Azerbaidžaną – 1,6 mlrd. EUR (2008 m. – 2,1 mlrd. EUR), o Azerbaidžano eksportas į ES – 7,3 mlrd. EUR (2008 m. – 10,6 mlrd. EUR). Nepaisant ekonomikos krizės, ES išliko pagrindinė Azerbaidžano prekybos partnerė – jos dalis sudaro 42,8 % visos Azerbaidžano užsienio prekybos (Turkijai ir Indijai tenka po 8,1 %, JAV – 7,5 %, o Rusijai – 5,9 %). Iš trijų Pietų Kaukazo šalių Azerbaidžanas yra didžiausia ES prekybos partnerė. ES į Azerbaidžaną daugiausiai eksportuoja mašinas ir transporto įrenginius (2009 m. 45,1 % viso ES eksporto į Azerbaidžaną), taip pat chemines medžiagas (9,8 %), brangakmenius ir pusbrangius akmenis (9,0 %), maisto produktus (8,0 %) ir netauriuosius metalus bei iš jų pagamintus gaminius (6,0 %). Azerbaidžanas eksportuoja beveik vien tik mineralinį kūrą.

Pagrindinis tarptautinių skrydžių į Azerbaidžaną ir iš Azerbaidžano punktas yra Baku Gaidaro Alijevo tarptautinis oro uostas¹⁰. Šio oro uosto eismo apimtis per pastarąjį dešimtmetį sparčiai augo. 2002 m. per jį keliavo apie milijoną keleivių, o 2010 m. – apie 1,9 mln.¹¹. Keleivių terminalai modernizuoti praėjusio amžiaus dešimtojo

⁷ Europos aviacijos saugos agentūros (EASA) ir valstybės civilinės aviacijos koncerno „Azerbaijan Hava Yollari“ darbinis susitarimas dėl informacijos apie Bendrijos ir Azerbaidžano Respublikos oro uostais besinaudojančių orlaivių saugą rinkimo ir keitimosi ta informacija ir Europos aviacijos saugos agentūros (EASA) ir Azerbaidžano Respublikos civilinės aviacijos administracijos darbinis susitarimas. OL L 265/2009, 2009 10 9, p. 25.

⁸ Pasaulio ekonomikos apžvalgos duomenų bazės 2011 m. balandžio mėn. duomenimis, 2010 m. Azerbaidžano BVP vienam gyventojui buvo 6 008 JAV doleriai (apytiksliai 4 230 EUR). Azerbaidžano BVP vienam gyventojui, apskaičiuotas atsižvelgiant į perkamosios galios paritetą, 2010 m. buvo 10 033 JAV doleriai pagal dabartinį tarptautinį dolerio kursą.

¹⁰ Oro navigacijos informaciniame rinkinyje nurodyti dar keturi Azerbaidžano tarptautiniai oro uostai, tačiau iš šių oro uostų nevykdoma reguliarių skrydžių į ES valstybes nares. Tarptautiniai skrydžiai iš šių oro uostų vykdomi tik į Maskvą, Kijevą, Sankt Peterburgą ir Istanbulą.

¹¹ Nurodytas bendras į Gaidaro Alijevo tarptautinį oro uostą atskridusių ir iš jo išskridusių keleivių skaičius. „Steer Davies Gleave“. *Study on the economic benefit of a common aviation area agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan* (ES ir Azerbaidžano Respublikos bendrosios aviacijos erdvės susitarimo ekonominės naudos tyrimas).

dešimtmečio pabaigoje, o šiuo metu statomas naujas tarptautinis terminalas. Numatyta, kad jis bus baigtas 2012 m. ir galės aptarnauti 3 mln. keleivių per metus.

Keleivių iš ES į Azerbaidžaną (iš Azerbaidžano į ES) vis dar skraidinama palyginti nedaug; į ES valstybes nares ir iš ES valstybių narių keliaujantys keleiviai sudaro apytiksliai 10 % viso Azerbaidžano keleivių srauto. 2009 m. iš ES 27 šalių į Azerbaidžaną ir į šias šalis iš Azerbaidžano skraidinta apie 194 200 keleivių¹². 2009 m. šešios didžiausios rinkos (Jungtinė Karalystė – 35 %, Vokietija – 23 %, Austrija – 17 %, Prancūzija – 8 %, Švedija ir Latvija – po 6 %) sudarė 95 % viso keleivių srauto iš ES į Azerbaidžaną (iš Azerbaidžano į ES). 2009 m. didžiausias keleivių srautas buvo maršrutais Londonas–Baku, Frankfurtas–Baku ir Viena–Baku. ES oro susisiekimo bendrovėms Azerbaidžano rinka gali būti patraukli dėl pelningumo ir pajamų, nes didelę kelionių dalį sudaro su naftos ir dujų pramone susijusios verslo kelionės.

Azerbaidžanas yra sudaręs oro susisiekimo paslaugų susitarimus su 21 ES valstybe nare (Austrija, Belgija, Bulgarija, Čekija, Danija, Estija, Suomija, Prancūzija, Vokietija, Graikija, Italija, Latvija, Lietuva, Liuksemburgu, Nyderlandais, Lenkija, Rumunija, Slovakija, Ispanija, Švedija ir Jungtine Karalyste). Nors kai kurie pastaruoju metu sudaromi susitarimai yra vis atviresni, oro susisiekimo paslaugų susitarimai su ES valstybėmis narėmis yra gana griežti, visų pirma jais ribojamas keleivių vietų skaičius (pvz., skrydžių skaičius) ir kai kuriais atvejais maršruto parinkimo galimybės. Dėl dabartinės valstybių narių ir Azerbaidžano dvišalių oro susisiekimo paslaugų susitarimų sistemos taikymo gali būti sudarytos nepalankios sąlygos kai kuriems ES oro vežėjams bei kai kurių valstybių narių vartotojams. Komisijos užsakymu atlikto ekonominio tyrimo išvadose nurodoma, kad skrydžių iš ES į Azerbaidžaną (iš Azerbaidžano į ES) paklausa yra didesnė nei pasiūla.

2010 m. liepos mėn. Azerbaidžano rinkoje veiklą vykdė keturi ES vežėjai: iš Rygos – „airBaltic“, iš Vienos – „Austrian Airlines“, iš Londono – „British Midland Airways“, o iš Frankfurto – „Lufthansa“. Šių ES vežėjų dalis ES ir Azerbaidžano keleivių vežimo rinkoje sudaro 72 % visų skraidinamų keleivių. ES vežėjams ir baziniams oro uostams taip pat tenka didelė keleivių skraidinimo iš Azerbaidžano į Šiaurės Ameriką (iš Šiaurės Amerikos į Azerbaidžaną) rinkos dalis¹³. Kita vertus, 2008–2010 m. bendrovė „Turkish Airlines“ labai padidino skrydžių į Baku skaičių, todėl Istanbulas vis aktyviau varžosi dėl skrydžių iš Azerbaidžano į ES (iš ES į Azerbaidžaną) ir iš Azerbaidžano į Šiaurės Ameriką (iš Šiaurės Amerikos į Azerbaidžaną)¹⁴. 2008–2010 m. eismas tarp ES 27 ir Azerbaidžano padidėjo 10,9 %.

¹² Visi susisiekimo statistiniai duomenys paimti iš Komisijos užsakymo tyrimo, kurį atliko bendrovė „Steer Davies Gleave“, *Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan* (ES ir Azerbaidžano Respublikos bendrosios aviacijos erdvės susitarimo ekonominės naudos tyrimas). Keleivių srautas nurodytas remiantis Eurostato informacija ir apima visus skrydžio segmento keleivius, įskaitant tranzitu vykstančius keleivius ir į kitą lėktuvą persėdančius keleivius, vykstančius per ES valstybę narę arba Azerbaidžaną.

¹³ 2010 m. iš Azerbaidžano į Šiaurės Ameriką (išvykimo ir paskirties vietos) keliavo daugiau kaip 7 000 keleivių. Beveik du trečdaliai šių keleivių į kitą lėktuvą persėdo Frankfurte arba Londono Hitrou oro uoste.

¹⁴ 2010 m. į Šiaurės Ameriką per Istanbulą keliavo daugiau kaip 2 300 keleivių. Panašus persėdančių keleivių skaičius keliavo ir per Londono Hitrou oro uostą.

„Azerbaijan Airlines“ yra vienintelė Azerbaidžano oro susisiekimo bendrovė, vykdanči reguliarius skrydžius iš Azerbaidžano į ES. Svarbiausias bendrovės „Azerbaijan Airlines“ tarptautinis maršrutas yra į Maskvą, o antras pagal skrydžių skaičių maršrutas yra į Istanbulą. 2010 m. „Azerbaijan Airlines“ skraidino 800 000 keleivių (2007 m. keleivių skaičius buvo apie 1 450 000). 8 % visų 2010 m. liepos mėn. vykdytų skrydžių sudarė skrydžiai į ES valstybes nares arba iš jų. 2010 m. „Azerbaijan Airlines“ vykdė skrydžius į Paryžių, Londoną, Milaną, Prahą ir Rygą ir buvo vienintelė skrydžius į Prahą, Paryžių ir Milaną vykdžiusi oro susisiekimo bendrovė (joks ES vežėjas nevykdė skrydžių šiais maršrutais). 2011 m. birželio mėn. „Azerbaijan Airlines“ pradėjo vykdyti skrydžius į Aberdyną. „Azerbaijan Airlines“ turi palyginti naujų orlaivių parką ir skrydžiams į ES naudoja orlaivius A319, taip pat „Boeing 757“.

Bilietai iš Baku į ES miestus (ir atvirkščiai) kainuoja santykinai daug. Skrydžių iš ES į Azerbaidžaną (iš Azerbaidžano į ES) rinkoje dėl ribotos tinklo konkurencijos ir didelės verslo kelionių sektoriaus (naftos ir dujų pramonė) paklausos bilietų kainos išlieka santykinai didelės. Iš bilietų kainų panašiose rinkose analizės matyti, kad kelionių iš ES į Azerbaidžaną (iš Azerbaidžano į ES) paklausa yra didesnė nei pasiūla. Šioje rinkoje palaikomos dirbtinai aukštos kainos, todėl ribojama laisvalaikio kelionių plėtra. Liberalizavus rinką (ypač apribojimus dėl keleivių vietų skaičiaus) ir padidėjus konkurencijai bilietų kainos galėtų sumažėti, o tai būtų naudinga keleiviams.

4. ES IR AZERBAIDŽANO BENDROSIOS AVIACIJOS ERDVĖS SUSITARIMO NAUDA

Dešimtojo dešimtmečio pradžioje sukūrus bendrą ES aviacijos rinką, veikla šiame sektoriuje tapo dinamiškesnė ir veiksmingesnė, todėl gauta daug ekonominės ir socialinės naudos.

Su Sąjungos rytų ir pietų kaimyninėmis šalimis sudarius bendrosios aviacijos erdvės susitarimus, paaiškėjo, kad ir šiose rinkose galima gauti panašų teigiamą poveikį susisiekimo srautui ir veiksmingumui. Šiuo atžvilgiu nuo šios rinkos liberalizavimo 2006 ir 2010 m. susisiekimo tarp ES ir Vakarų Balkanų mastas (turimų keleivių vietų skaičius) kasmet didėjo apie 12 %.

Atliekant pirmiau minėtą ekonominį tyrimą išnagrinėtas galimas ES ir Azerbaidžano bendrosios aviacijos erdvės susitarimo poveikis. Tyrime prognozuojama, kad 2010–2020 m. liberalizavus rinką augimas gali būti spartesnis. Pagal scenarijų kai nesiimama jokių priemonių, keleivių skaičius nuo 2010 m. lygio padidėtų 77 %, t. y. vidutiniškai 5,9 % per metus. Tačiau pagal visiško liberalizavimo scenarijų (iškart arba taikant laipsnišką metodą) keleivių skaičius nuo 2010 iki 2020 m. padidėtų iš viso 98 %, t. y. didėtų vidutiniškai 7 % per metus¹⁵.

Apskaičiuota, kad tokio bendrosios aviacijos erdvės susitarimo ekonominė nauda būtų apie 44,2 mln. EUR per pirmuosius penkerius metus po liberalizavimo (visų pirma dėl geresnio susisiekimo, mažesnių bilietų kainų, padidėjusios kelionių oro transportu apimties ir susijusios ekonominės veiklos). Iš analizės taip pat matyti, kad

¹⁵ Pagal visiško liberalizavimo scenarijų daroma prielaida, kad būtų suteiktos 3-osios, 4-osios ir 5-osios laisvių skrydžių teisės (iškart arba pagal laipsnišką metodą).

tikėtina, jog maršrutų, kuriais skraidinantys oro vežėjai jau konkuruoja arba konkuruos ateityje, bilietų kainos mažės. ES ir Azerbaidžano susitarimu būtų suteikta naujų rinkos galimybių ES oro vežėjams – kai kurie iš jų yra pareiškę norą vykdyti daugiau skrydžių arba pradėti vykdyti skrydžius į Baku, jei dabartiniai apribojimai dėl keleivių vietų skaičiaus būtų panaikinti. Sudarius bendrosios aviacijos erdvės susitarimą Azerbaidžano oro vežėjams būtų lengviau integruotis į esamus ES oro vežėjų susivienijimus, todėl atsirastų galimybių kurti keleiviams skirtus integruotus produktus ir geresnes paslaugas, o pasinaudojus masto ekonomija padidėtų veiksmingumas. Be to, iš patirties matyti, kad bendrosios aviacijos erdvės susitarimo įgyvendinimo mechanizmas padeda spręsti galimus verslo klausimus (visų pirma per jungtinį komitetą).

Be šios ekonominės naudos labai svarbi ir bendra politinė reikšmė, nes toks susitarimas labai padėtų siekti Europos kaimynystės politikos, Rytų šalių partnerystės, taip pat Partnerystės ir bendradarbiavimo susitarimo ir būsimo Asociacijos susitarimo su Azerbaidžanu tikslų ir skatintų laikytis aukšto lygio ES aviacijos saugos, saugumo ir kitų standartų.

Reikėtų tikėtis, kad Azerbaidžanas patirs tam tikrą su reikalavimu priimti ir įgyvendinti bendrosios aviacijos erdvės susitarimą susijusių išlaidų. Tačiau šios išlaidos bus daug mažesnės nei numatoma tokio susitarimo nauda. Pirmiau minėtame ekonominiame tyrime atliktais apskaičiavimais, diskontuotos išlaidos personalui per penkerius metus būtų 1,8–2,2 mln. EUR. Tačiau reikia pabrėžti, kad reikalavimas įgyvendinti aukštesnius standartus galėtų būtų susijęs ir su kitais tarptautiniais Azerbaidžano įsipareigojimais (ICAO, susitarimai su trečiosiomis šalimis, pvz., su JAV).

ES ir Azerbaidžano bendrosios aviacijos erdvės susitarimu visiems ES oro vežėjams būtų sudarytos vienodos konkurencijos sąlygos, o visų valstybių narių keleiviams būtų sudarytos panašios sąlygos ir suteiktos intensyvesnio susisieikimo tarp ES ir Azerbaidžano galimybės. Be to, ES ir Azerbaidžano bendrosios aviacijos erdvės susitarimas būtų teisinis pagrindas, kuriuo remiantis būtų galima pradėti teikti oro susisieikimo paslaugas iš tų valstybių narių, kurios šiuo metu nėra sudariusios dvišalių oro susisieikimo paslaugų susitarimų su Azerbaidžanu.

5. IŠVADOS

Atvėrus rinką ES ir Azerbaidžano keleiviai turėtų daugiau galimybių keliauti, o ES ir Azerbaidžano oro susisieikimo bendrovės ir oro uostai gautų ekonominės naudos. Tikėtina, kad pagerėjęs susisieikimas ir galimybė keliauti į daugiau miestų paskatintų verslo Azerbaidžane plėtrą ir pritrauktų daugiau užsienio investicijų.

Bus svarbu užtikrinti, kad rinkų atvėrimas ir integracija būtų vykdomi darniai, atsižvelgiant į kitus svarbius politikos tikslus ir mažinant galimą neigiamą poveikį. Šiomis aplinkybėmis bus būtina užtikrinti, kad, atveriant rinką, tuo pat metu būtų vykdomas reguliavimo bendradarbiavimas ir laipsniška konvergencija. Tai ypač svarbu tokiose esminėse srityse, kaip sauga, saugumas, aplinkosauga ir konkurencijos teisės aktų taikymas.

Atviroms rinkoms reikia sąžiningą konkurenciją ir aukšto lygio saugos bei saugumo standartus užtikrinančios struktūros. Sprendžiant aplinkosaugos klausimus, susitarimas turi atitikti ES įsipareigojimus dėl darnaus vystymosi. Labai svarbu, kad susitarimu nebūtų suvaržytos ES galimybės taikyti reguliavimo arba ekonomines priemones, kuriomis siekiama sušvelninti nepageidaujamą vis intensyvesnio oro eismo šalutinį poveikį, ypač poveikį oro kokybei bei triukšmo lygiui šalia oro uostų ir pasaulio klimato kaitai. Oro eismo valdymo srityje galimybė į Bendro Europos dangaus iniciatyvos įgyvendinimą įtraukti Azerbaidžaną padėtų gerinti saugos standartus, optimizuoti veiksmingumą ir pajėgumą, mažinti per vieną skrydį išmetamų teršalų kiekį ir kuo labiau sumažinti vėlavimą.

Išsamūs derybų su Azerbaidžanu įgaliojimai būtų grindžiami dviem vienodos svarbos aspektais: rinkos atvėrimu bei liberalizavimu ir saugos, saugumo bei kitų standartų reguliuojamuoju derinimu už ES ribų. Šiuo atžvilgiu ES ir Azerbaidžano bendrosios aviacijos erdvės susitarimas labai padėtų siekti Europos kaimynystės politikos, Rytų šalių partnerystės, ES ir Azerbaidžano partnerystės ir bendradarbiavimo susitarimo, taip pat būsimo Asociacijos susitarimo tikslų.

Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija siūlo derėtis su Azerbaidžanu dėl išsamaus bendrosios aviacijos erdvės susitarimo bei jį sudaryti ir rekomenduoja Tarybai įgalioti Komisiją pradėti derybas dėl tokio susitarimo. Derybas ves Komisijos tarnybos; į jas bus visapusiškai įtraukta Europos išorės veiksmų tarnyba ir bus deramai atsižvelgiama į Tarybos sprendimą 2010/427/ES.

Komisija glaudžiai bendradarbiaus su valstybėmis narėmis ir visomis susijusiomis suinteresuotosiomis šalimis, toliau plėtodama siūlomame Tarybos sprendime nustatytus tikslus ir jų siekdama.