



EVROPSKÁ KOMISE

V Bruselu dne 30.8.2011
KOM(2011) 527 v konečném znění

SDĚLENÍ KOMISE

Vytvoření společného leteckého prostoru s Ázerbájdžánskou republikou

SDĚLENÍ KOMISE

Vytvoření společného leteckého prostoru s Ázerbájdžánskou republikou

1. ÚVOD

Ve svém sdělení „Rozvoj vnější politiky Společenství v oblasti letectví“¹ z roku 2005 Komise zdůraznila, jak je důležité vytvořit společný letecký prostor se sousedními zeměmi na východě a na jihu. Hlavním cílem tohoto společného leteckého prostoru je vytvořit velký a otevřený letecký trh, který je založen na společných pravidlech. V červnu roku 2005 Rada Evropské unie tento cíl podpořila a uvítala pokrok, jehož bylo dosaženo při začleňování zemí sousedících s EU do tohoto rámce².

Komise analyzovala provádění tohoto procesu ve svém sdělení z roku 2008 „Společný letecký prostor se sousedními zeměmi do roku 2010: zpráva o pokroku“³. Dospěla k závěru, že tento proces přinesl kladné výsledky a měl by být urychlen. V červenci 2011 Komise kromě toho zveřejnila sdělení „EU a její sousední regiony: nový přístup ke spolupráci v oblasti dopravy“⁴. Toto sdělení připomíná, že společný evropský letecký prostor (ECAA) byl vytvořen proto, aby bylo možné postupně otevřít trh mezi EU a sousedními zeměmi v souvislosti se sbližováním právních předpisů na základě postupného provádění pravidel EU. Proces otevření trhu a sbližování právních předpisů probíhá souběžně s cílem podpořit spravedlivou hospodářskou soutěž a standardy EU v oblasti bezpečnosti, ochrany před protiprávními činy a životního prostředí a v jiných oblastech. ECAA je realizován prostřednictvím komplexních dohod o leteckých službách, které celkově podporují hospodářské a obchodní vztahy i vztahy v oblasti cestovního ruchu a nabízejí nové příležitosti pro provozovatele a větší výběr pro spotřebitele. Užší integrace mezi dopravními trhy EU a trhy zemí v rámci evropské politiky sousedství může ku prospěchu občanů i podniků zrychlit, zlevnit a zefektivnit dopravní spojení.

Rozšíření Evropské unie v letech 2004 a 2007 vzájemnou provázanost EU s jejími sousedy ještě více posílilo. V červnu 2006 EU a její členské státy podepsaly dohodu o společném evropském leteckém prostoru se zeměmi západního Balkánu. Po ní následoval v prosinci 2006 podpis první evropsko-středomořské dohody o letectví s Marokem. V prosinci 2010 byla podepsána evropsko-středomořská dohoda o letectví s Jordánskem a dohoda o společném evropském leteckém prostoru s Gruzíí. Probíhají jednání s Ukrajinou, Libanem, Izraelem a Moldavskem a v blízké budoucnosti se očekávají jednání s Tuniskem.

Vytvoření širšího společného leteckého prostoru přináší výhody v různých ohledech:
Podporuje:

¹ KOM(2005) 79 v konečném znění, 11. března 2005.

² Rada Evropské unie dne 27. června 2005: „Závěry Rady o rozvoji programu vnější politiky Společenství v oblasti letectví“.

³ KOM(2008) 596 v konečném znění, 1. října 2008.

⁴ KOM(2011) 415 v konečném znění, 7. července 2011.

- provádění evropské politiky sousedství, neboť umožňuje rozvoj integrovaného leteckého trhu a vytvoření lepších dopravních spojení mezi všemi dotčenými zeměmi;
- hospodářský rozvoj zemí s vyhlídkou na členství v Evropské unii;
- prosazování evropských leteckých norem na vysoké úrovni, čímž v celém širě pojatém regionu napomáhá zajištění vysoké úrovně letecké bezpečnosti a ochrany letectví před protiprávními činy;
- institucionální spolupráci mezi odpovědnými orgány, např. v oblasti letecké bezpečnosti;
- budoucí rozvoj celého evropského leteckého průmyslu, neboť poskytuje jednotný regulační rámec pro rozšířený trh.

Toto sdělení se konkrétně zabývá otázkou leteckých vztahů mezi EU a Ázerbájdžánskou republikou (dále jen „Ázerbájdžán“). Vzhledem k zeměpisné poloze Ázerbájdžánu má dobré letecké spojení mezi ním a EU zásadní význam pro jeho hospodářský rozvoj. Strategická poloha na křižovatce Evropy a Asie činí z Ázerbájdžánu zřejmého kandidáta na uzavření dohody o společném evropském leteckém prostoru s EU.

V lednu 2011 vyjádřily ázerbájdžánské orgány zájem jednat s EU o dohodě o společném evropském leteckém prostoru. Následně byla provedena ekonomická analýza možného dopadu uzavření této dohody⁵.

Na základě výsledků této činnosti, které jsou shrnuty v tomto sdělení, Komise doporučuje Radě, aby Komisi pověřila sjednáním všeobecné dohody o společném leteckém prostoru s Ázerbájdžánem. Po vzoru dohod EU s jinými sousedními zeměmi by tato dohoda měla být založena na postupném otevření trhu v kombinaci se současně probíhající regulační spoluprací a postupnou harmonizací. Prioritou by mělo být otevření trhu, svoboda usazování, rovné podmínky hospodářské soutěže a společná pravidla v oblasti letecké bezpečnosti, ochrany letectví před protiprávními činy, uspořádání letového provozu, sociálních podmínek a ochrany životního prostředí. V oblasti Kavkazu byla již taková dohoda podepsána s Gruzii.

2. EU–ÁZERBÁJDŽÁN: POLITICKÉ VZTAHY

EU a Ázerbájdžán navázaly za posledních deset let těsný vztah:

- V roce 1996 byla podepsána Dohoda o partnerství a spolupráci mezi EU a Ázerbájdžánem, která vstoupila v platnost v roce 1999⁶. Upravuje celou řadu otázek včetně obchodu, hospodářské spolupráce a sbližování právních předpisů. Podle ustanovení o sbližování právních předpisů (článek 43 dohody o partnerství a

⁵ Ekonomickou studii s názvem „Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan“ (Studie o hospodářském přínosu dohody o společném leteckém prostoru mezi EU a Ázerbájdžánskou republikou), Londýn, červenec 2011, vypracovala společnost Steer Davies Gleave.

⁶ Úř. věst. L 246, 17.9.1999, s. 3.

spolupráci) má Ázerbájdžán povinnost zajistit, aby jeho právní předpisy (včetně právních předpisů v odvětví dopravy) byly postupně slučitelné s právními předpisy EU. Oblast dopravy a nutnost, aby Ázerbájdžán restrukturalizoval a modernizoval své dopravní systémy a sítě s cílem posílit svou spolupráci s EU, je zvláště zdůrazněna v článku 57 dohody o partnerství a spolupráci. Zvláště zdůrazněna je i potřeba spolupracovat na modernizaci letišť a letecké navigační infrastruktury a na podpoře transevropských spojení. V současné době EU a Ázerbájdžán projednávají dohodu o přidružení, která by nahradila dohodu o partnerství a spolupráci. Tato dohoda o přidružení výrazně prohloubí politické přidružení a hospodářskou integraci Ázerbájdžánu s EU, a to i v odvětví dopravy.

- Souběžně s tím se rozvíjí evropská politika sousedství (EPS), jejíž součástí se Ázerbájdžán stal v roce 2004. Jejím cílem je posílit prosperitu, stabilitu a bezpečnost zemí sousedících s EU a zamezit vzniku nových bariér s rozšířenou EU. Tato politika se provádí prostřednictvím akčních plánů evropské politiky sousedství (dále jen „akční plány EPS“), které EU sjednává jednotlivě s každou partnerskou zemí. Akční plán EPS mezi EU a Ázerbájdžánem byl přijat v roce 2006. Ustanovení akčního plánu EPS týkající se Ázerbájdžánu v oblasti dopravy zahrnují vytváření a provádění vnitrostátní udržitelné dopravní politiky, případně se zaměřením na další sbližování právních a regulačních rámců s evropskými a mezinárodními standardy, zejména pokud jde o bezpečnost a ochranu (všechny způsoby dopravy) a v oblasti letectví zavádění nových regulačních mechanismů, a to i v oblasti bezpečnosti a ochrany před protiprávními činy.
- Iniciativu Východní partnerství zahájila EU v roce 2009 s cílem prohloubit vztahy s Arménií, Ázerbájdžánem, Běloruskem, Gruzíí, Moldavskem a Ukrajinou. Myšlenka ambicióznějšího partnerství mezi Evropskou unií a partnerskými zeměmi se objevuje ve společné deklaraci z pražského summitu o Východním partnerství, podepsané dne 7. května 2009 v Praze.
- Hlavní cíle EU, pokud jde o spolupráci, politické reakce a nejdůležitější oblasti týkající se Ázerbájdžánu, jsou uvedeny ve strategickém dokumentu pro Ázerbájdžán na období 2007–2013. Ázerbájdžán rovněž předložil vnitrostátní strategii rozvoje, která obsahuje plán přijetí různých právních předpisů EU, včetně těch, které se týkají společných pravidel pro provozování leteckých služeb (nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství), pravidel pro omezení emisí hluku civilních podzvukových proudových letadel a pravidel pro vyšetřování nehod a incidentů v civilním letectví.
- Co se týče konkrétně letectví, Ázerbájdžán je aktivním členem různých panevropských leteckých struktur. Ázerbájdžán je od roku 2002 členem Evropské konference civilního letectví (ECAC). Podal žádost o členství v Eurocontrolu. Pokud jde o leteckou bezpečnost, v roce 2006 a 2009 byla podepsána dvě pracovní ujednání s Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví (EASA)⁷.

⁷ Pracovní ujednání mezi Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví (EASA) a Státním úřadem pro civilní letectví „Azerbaijan Hava Yollari“ o shromažďování a výměně informací o bezpečnosti letadel, která používají letiště Společenství a letiště Ázerbájdžánské republiky a Pracovní ujednání mezi

V červenci 2009 byla mezi EU a Ázerbájdžánem podepsána „horizontální dohoda“, která uvádí dvoustranné dohody mezi Ázerbájdžánem a členskými státy EU do souladu s právními předpisy EU (v době, kdy byla podepsána horizontální dohoda, existovalo 19 parafovaných dvoustranných dohod)⁸.

3. LETECKÝ TRH A HOSPODÁŘSKÉ VZTAHY MEZI EU A ÁZERBÁJDŽÁNEM

Vzhledem ke vzdálenosti mezi EU a Ázerbájdžánem a poměrně nerozvinuté pozemní dopravní infrastruktuře je letecká doprava tím nejdůležitějším způsobem dopravy, který Ázerbájdžán spojuje s většinou členských států EU.

Ázerbájdžán má 8,4 milionu obyvatel, což je více než počet obyvatel v sousední Gruzii a Arménii dohromady. HDP Ázerbájdžánu na obyvatele v posledních letech vzrostl a díky svému ropnému a plynárenskému průmyslu má Ázerbájdžán poměrně vysoký HDP na obyvatele, na srovnatelné výši jako Turecko⁹.

Dvoustranný obchod mezi EU a Ázerbájdžánem od počátku desetiletí rychle rostl až do roku 2009, kdy byl negativně zasažen světovou hospodářskou krizí, což souviselo i s pádem mezinárodních cen ropy. V roce 2009 činil celkový obrat vzájemného obchodu 8,9 miliardy EUR (12,7 miliardy EUR v roce 2008), vývoz EU do Ázerbájdžánu 1,6 miliardy EUR (2,1 miliardy EUR v roce 2008) a ázerbájdžánský vývoz do EU 7,3 miliardy EUR (10,6 miliardy EUR v roce 2008). I přes hospodářskou krizi zůstala EU s podílem 42,8 % na celkovém zahraničním obchodu Ázerbájdžánu jeho hlavním obchodním partnerem (před Tureckem a Indií – každá z obou zemí s podílem 8,1 %, Spojenými státy se 7,5 % a Ruskem s 5,9 %). Mezi třemi zeměmi jižního Kavkazu je Ázerbájdžán zdaleka největším obchodním partnerem EU. EU vyváží do Ázerbájdžánu hlavně stroje a dopravní zařízení (45,1 % celkového vývozu do Ázerbájdžánu v roce 2009) a dále chemické látky (9,8 %), drahokamy a polodrahokamy (9,0 %), potraviny (8,0 %) a obecné kovy a výrobky z nich (6,0 %). Vývoz Ázerbájdžánu tvoří téměř výlučně nerostná paliva.

Mezinárodní letecká doprava do a z Ázerbájdžánu je soustředěna na mezinárodním letišti Hejdara Alijeva v Baku¹⁰. V posledním desetiletí statistiky leteckého provozu prudce vzrostly. V roce 2002 byl přepraven zhruba milion cestujících a v roce 2010 přibližně 1 900 000 cestujících¹¹. Na konci 90. let byly modernizovány terminály pro cestující a v současnosti probíhá výstavba nového mezinárodního terminálu. Po jejím

Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví (EASA) a Státní správou pro civilní letectví Ázerbájdžánské republiky.

⁸ Úř. věst. L 265, 9.10.2009, s. 25.

⁹ Podle databáze světových hospodářských výhledů (World Economic Outlook Database) z dubna 2011 činil v roce 2010 HDP Ázerbájdžánu na obyvatele 6 008 USD (přibližně 4 230 EUR). HDP Ázerbájdžánu na obyvatele založený na paritě kupní síly dosahoval v roce 2010 výše 10 033 současných mezinárodních dolarů.

¹⁰ Letecká informační příručka uvádí v Ázerbájdžánu čtyři další mezinárodní letiště, z těchto letišť však neexistuje pravidelné spojení do členských států EU. Mezinárodní spojení z těchto letišť je omezeno na Moskvu, Kyjev, Petrohrad a Istanbul.

¹¹ Tato čísla se týkají cestujících odbavovaných na mezinárodním letišti Hejdara Alijeva. Steer Davies Gleave: Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan.

dokončení, které je naplánováno na rok 2012, bude mít kapacitu pro 3 miliony cestujících ročně.

Osobní doprava mezi EU a Ázerbájdžánem zůstává na poměrně nízké úrovni; doprava z/do členských států EU představuje přibližně 10 % celkového objemu osobní dopravy z/do Ázerbájdžánu. V roce 2009 bylo na linkách mezi letišti v EU-27 a Ázerbájdžánu přepraveno zhruba 194 200 cestujících¹². V roce 2009 připadlo na šest hlavních trhů (Spojené království – 35 %, Německo – 23 %, Rakousko – 17 %, Francie – 8 %, Švédsko – 6 % a Lotyšsko – 6 %) 95 % celkového objemu přepravy cestujících mezi EU a Ázerbájdžánem. Dvojici měst s nejvyšším počtem přepravených cestujících tvořily v roce 2009 Londýn a Baku, následovány spojením Frankfurt–Baku a Vídeň–Baku. Díky velkému podílu obchodních cest souvisejících s ropným a plynárenským odvětvím může být ázerbájdžánský trh přitažlivý pro letecké společnosti z hlediska výnosů a příjmů.

Ázerbájdžán sjednal smlouvy o leteckých službách s 21 členskými státy (Belgií, Bulharskem, Českou republikou, Dánskem, Estonskem, Finskem, Francií, Itálií, Litvou, Lotyšskem, Lucemburskem, Německem, Nizozemskem, Polskem, Rakouskem, Rumunskem, Řeckem, Slovenskem, Spojeným královstvím, Španělskem a Švédskem). Přestože některé dohody jsou již otevřenější, dohody s členskými státy EU jsou poměrně restriktivní, zejména pokud jde o ujednání o kapacitě (např. frekvenci letů) a v některých případech v souvislosti s možnostmi nabízených tras. Současný systém dvoustranných dohod o leteckých službách mezi členskými státy a Ázerbájdžánem tak může znevýhodňovat mnohé dopravce EU, jakož i spotřebitele v některých členských státech. Ekonomická studie vypracovaná na zakázku Komise dospěla k závěru, že poptávka po letecké dopravě mezi EU a Ázerbájdžánem převyšuje nabídku.

V červenci 2010 poskytovali služby na ázerbájdžánském trhu čtyři dopravci z EU: airBaltic z Rigy, Austrian Airlines z Vídně, British Midland Airways z Londýna a Lufthansa z Frankfurtu. Tržní podíl těchto dopravců z EU na trhu mezi EU a Ázerbájdžánem činí 72 % všech přepravených cestujících. Rovněž pokud jde o osobní leteckou dopravu mezi Ázerbájdžánem a Severní Amerikou, mají dopravci a uzlová letiště EU vysoký podíl na trhu¹³. Na druhé straně v letech 2008 až 2010 zvýšila počet spojení do Baku turecká letecká společnost Turkish Airlines a Istanbul se stává stále větším konkurentem pro dopravu mezi Ázerbájdžánem a EU a Ázerbájdžánem a Severní Amerikou¹⁴. V letech 2008–2010 vzrostl provoz mezi EU-27 a Ázerbájdžánem o 10,9 %.

¹² Všechny dopravní údaje pocházejí ze studie, jejíž vypracování zadala Komise (Steer Davies Gleave: Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan). Údaje o dopravě jsou založeny na informacích Eurostatu a zahrnují všechny cestující na kterémkoli úseku letu, včetně tranzitních cestujících a transferových cestujících přes členský stát EU nebo Ázerbájdžán.

¹³ V roce 2010 cestovalo z Ázerbájdžánu jako výchozí země do Severní Ameriky jako cílové destinace více než 7 000 cestujících. Téměř dvě třetiny těchto cestujících využily pro přestup letiště ve Frankfurtu nebo Heathrow v Londýně.

¹⁴ V roce 2010 cestovalo do Severní Ameriky přes Istanbul více než 2 300 cestujících. Tento počet transferových cestujících je přibližně stejný jako počet cestujících zaznamenaný na letišti Heathrow v Londýně.

Společnost Azerbaijan Airlines je jedinou ázerbájdžánskou leteckou společností, která provozuje pravidelné lety mezi Ázerbájdžánem a EU. Nejdůležitější mezinárodní trasou této společnosti je spojení do Moskvy, druhou nejfrekventovanější trasou je spojení do Istanbulu. V roce 2010 společnost Azerbaijan Airlines přepravila 800 000 cestujících (v roce 2007 dosáhl počet cestujících přibližně 1 450 000). Z celkového počtu letů jich 8 % v červenci 2010 směřovalo do/z členských států EU. V roce 2010 Azerbaijan Airlines zajišťovaly spojení do Paříže, Londýna, Milána, Prahy a Rigy, přičemž do Prahy, Paříže a Milána bylo spojení poskytováno výlučně touto společností (na těchto trasách neprovozoval spojení žádný dopravce z EU). V červnu roku 2011 začaly Azerbaijan Airlines létat do Aberdeenu. Tato společnost disponuje poměrně moderním letadlovým parkem, při letech do EU používá letadla typu A319 a případně Boeing 757.

Ceny letenek z Baku do destinací v EU (a v opačném směru) jsou poměrně vysoké. Na trhu mezi EU a Ázerbájdžánem zůstávají ceny letenek v důsledku omezené konkurence a značné poptávky po spojení za obchodním účelem (odvětví ropy a plynu) poměrně vysoké. Z analýzy cen letenek na srovnatelných trzích vyplývá, že poptávka po dopravním spojení mezi EU a Ázerbájdžánem převyšuje nabídku. Výsledkem je trh, na němž jsou uměle udržovány vysoké ceny letenek a cestování za rekreací je potlačeno. Ke snížení cen letenek, jež by bylo výhodné pro cestující, může vést posílení hospodářské soutěže v důsledku liberalizace (zejména omezení týkajících se rozvržení kapacit).

4. PROSPĚŠNOST DOHODY O SPOLEČNÉM LETECKÉM PROSTORU MEZI EU A ÁZERBÁJDŽÁNEM

Vytváření jednotného leteckého trhu EU od počátku 90. let 20. století významně přispělo k vyšší dynamice a efektivitě tohoto odvětví a přineslo značné ekonomické a sociální výhody.

Uzavření dohod o společném leteckém prostoru se zeměmi, s nimiž Unie sousedí na východě a na jihu, ukázalo, že podobně kladného účinku, pokud jde o objem a efektivitu dopravy, lze dosáhnout i v případě těchto trhů. V tomto ohledu bylo na trhu dopravy mezi EU a zeměmi západního Balkánu od jeho liberalizace v letech 2006 a 2010 dosaženo v nabídce sedadel roční míry růstu kolem 12 %.

Výše uvedená ekonomická studie se zabývala možnými účinky na dohodu o společném evropském leteckém prostoru mezi EU a Ázerbájdžánem. Studie předpokládá, že díky liberalizaci může být od roku 2010 do roku 2020 dosaženo vyšší roční míry růstu. Pokud by nedošlo k žádným změnám, počet cestujících by se od roku 2010 zvýšil o 77 %, což se rovná ročnímu průměru 5,9 %. Při úplné liberalizaci (okamžitě či postupně) by však počet cestujících v letech 2010 až 2020 stoupl celkem o 98 %, neboli ročně v průměru o 7 %¹⁵.

Hospodářský přínos této dohody o společném evropském leteckém prostoru se odhaduje na zhruba 44,2 milionu EUR během prvních pěti let po liberalizaci

¹⁵ V případě úplné liberalizace se předpokládá, že budou poskytnuta přepravní práva třetí, čtvrté a páté svobody (okamžitě nebo postupně).

(zejména díky lepšímu spojení, nižším cenám letenek, většímu podílu letecké dopravy a vyšší hospodářské aktivitě s tím spojené). Z analýzy rovněž vyplývá, že ceny letenek na trasách, kde existuje hospodářská soutěž, pravděpodobně poklesnou. Dohoda mezi EU a Ázerbájdžánem by vytvořila nové tržní příležitosti pro letecké dopravce z EU, z nichž někteří již vyjádřili zájem provozovat další letecké linky nebo zahájit nová spojení do Baku, pokud by byla zrušena současná omezení kapacit. Dohoda o společném evropském leteckém prostoru by také mohla usnadnit začlenění ázerbájdžánských dopravců do stávajících aliancí leteckých dopravců EU a tím umožnit i rozvoj vzájemně propojených produktů a lepších služeb cestujícím a vyšší efektivitu díky úsporám z rozsahu. Zkušenost ukazuje, že prováděcí mechanismus obdobných dohod o společném leteckém prostoru pomáhá možné problémy v podnikání řešit (především v rámci smíšeného výboru).

Přinejmenším stejně důležitá jako uvedené ekonomické výhody jsou ovšem celková politická hlediska, protože tato dohoda by významně podpořila cíle evropské politiky sousedství, Východního partnerství, jakož i dohody o partnerství a spolupráci a budoucí dohody o přidružení s Ázerbájdžánem a vysokou úroveň letecké bezpečnosti, ochrany letectví před protiprávními činy a dalších standardů EU.

Lze očekávat, že Ázerbájdžánu by ze závazku přijmout a provádět dohodu o společném evropském leteckém prostoru vznikly určité náklady. Tyto náklady by však byly mnohem nižší než očekávané výhody vyplývající z této dohody. Uvedená ekonomická studie odhaduje celkovou částku diskontovaných zaměstnaneckých nákladů v období pěti let na 1,8 milionu až 2,2 milionu EUR. Je však třeba poznamenat, že nutnost posílit standardy by mohla rovněž vyplývat z jiných mezinárodních závazků Ázerbájdžánu (ICAO, dohody s třetími zeměmi, např. s USA).

Dohoda o společném leteckém prostoru mezi EU a Ázerbájdžánem by vytvořila rovné podmínky pro všechny letecké dopravce EU a cestujícím ve všech členských státech by umožnila těžit z výhod podobných podmínek a intenzivnějšího provozu mezi EU a Ázerbájdžánem a v opačném směru. Dohoda o společném leteckém prostoru mezi EU a Ázerbájdžánem by navíc poskytla právní základ pro vytvoření leteckého spojení z těch členských států, které s Ázerbájdžánem doposud neuzavřely dvoustrannou dohodu o leteckých službách.

5. ZÁVĚRY

Otevření trhu by cestujícím v EU i Ázerbájdžánu přineslo lepší možnosti cestování a leteckým společnostem a letištím v EU a Ázerbájdžánu hospodářské výhody. Lepší spojení a přístup k širší nabídce destinací bude pravděpodobně působit jako katalyzátor rozvoje podnikání v Ázerbájdžánu a investic ze zahraničí.

Bude důležité zajistit, aby otevření a integrace trhů probíhaly vyváženě a s přihlédnutím k dalším důležitým politickým cílům a zmírňování možných nepříznivých dopadů. V této souvislosti bude nezbytné zajistit, aby proces otevírání trhů probíhal souběžně s procesem regulační spolupráce a postupného sblížení právních předpisů. To bude obzvláště důležité v zásadních oblastech, jakými jsou bezpečnost, ochrana před protiprávními činy, ochrana životního prostředí a uplatňování právních předpisů pro hospodářskou soutěž.

Otevřené trhy potřebují rámec, který zajistí spravedlivou hospodářskou soutěž a vysokou úroveň bezpečnosti a ochrany před protiprávními činy. S ohledem na otázky životního prostředí musí být dohoda v souladu se závazkem EU na podporu udržitelného rozvoje. Obzvláště důležité je, aby dohoda neomezovala EU v uplatňování právních či ekonomických nástrojů ke zmírnění nežádoucích vedlejších účinků nárůstu leteckého provozu, zejména na kvalitu ovzduší a hladinu hluku v okolí letišť, a podílu letecké dopravy na globální změně klimatu. V oblasti uspořádání letového provozu by možnost rozšíření jednotného evropského nebe na Ázerbájdžán přispěla k posílení stávajících bezpečnostních standardů, k optimalizaci efektivity a kapacity, snížení emisí za letu a k minimalizaci zpoždění.

Všeobecné pověření k jednání s Ázerbájdžánem by mělo vycházet ze dvou stejně důležitých zadání: na jedné straně otevření a liberalizace trhu, na straně druhé regulační harmonizace standardů letecké bezpečnosti a ochrany před protiprávními činy, jakož i jiných standardů za hranicemi EU. V tomto ohledu by uzavření dohody o společném leteckém prostoru mezi EU a Ázerbájdžánem zásadně přispělo k dosažení cílů evropské politiky sousedství, Východního partnerství a dohody o partnerství a spolupráci mezi EU a Ázerbájdžánem a budoucí dohody o přidružení.

Ve světle výše uvedených skutečností Komise navrhuje sjednání a uzavření všeobecné dohody o společném leteckém prostoru s Ázerbájdžánem a žádá Radu, aby Komisi zmocnila k zahájení jednání o této dohodě. Jednání povedou útvary Komise, jež s řádným ohledem na rozhodnutí Rady 2010/427/EU plně zapojí Evropskou službu pro vnější činnost (ESVČ).

Komise bude úzce spolupracovat s členskými státy a všemi příslušnými zúčastněnými stranami na dalším rozvoji a plnění cílů stanovených v navrhovaném rozhodnutí Rady.