



EIROPAS KOMISIJA

Briselē, 30.8.2011
COM(2011) 527 galīgā redakcija

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS

Veidojot kopēju aviācijas telpu ar Azerbaidžānas Republiku

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS

Veidojot kopēju aviācijas telpu ar Azerbaidžānas Republiku

1. IEVADS

Komisija 2005. gada paziņojumā „Attīstīt Kopienas aviācijas ārējās politikas programmu”¹ uzsvēra, cik ļoti svarīgi ir veidot kopēju aviācijas telpu ar Eiropas kaimiņvalstīm austrumos un dienvidos. Galīgais šādas kopējās aviācijas telpas izveides mērķis ir radīt visaptverošu un atvērtu aviācijas tirgu, kurš darbotos, pamatojoties uz kopējiem noteikumiem. Eiropas Savienības Padome 2005. gada jūnijā puda atbalstu šim mērķim un ar atzinību novērtēja rezultātus, kas sasniegti, cenšoties šādā satvarā integrēt ES kaimiņvalstis².

Komisija analizēja šā procesa gaitu 2008. gada paziņojumā „Ar kaimiņvalstīm kopīga aviācijas telpa 2010. gada perspektīvā — progresa ziņojums”³. Komisija secināja, ka šajā procesā ir sasniegti pozitīvi rezultāti un ka tas būtu jāpaātrina. Pie tam Komisija 2011. gada jūlijā publicēja paziņojumu „ES un tās blakusesošie reģioni: Atjaunota pieeja sadarbībai transporta jomā”⁴. Šajā paziņojumā vairākkārt uzsvērts, ka Eiropas Kopējās aviācijas telpas (ECAA) politika tika iecerēta, lai darītu iespējamu pakāpenisku tirgus atvēršanu starp ES un tās kaimiņvalstīm saistībā ar regulējuma konvergenci, pakāpeniski īstenojot ES noteikumus. Tirgus atvēršanas un regulējuma konverģences procesi notiek vienlaikus, lai sekmētu taisnīgu konkurenci un ES drošuma, drošības, vides aizsardzības u. c. standartus. ECAA politiku īsteno, slēdzot visaptverošus gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumus, kas sekmē vispārējās ekonomiskās, tirdznieciskās attiecības un tūrismu, kā arī piedāvā jaunas iespējas pārvadātājiem un plašāku izvēli patērētājiem. Ciešāka integrācija starp ES un Eiropas kaimiņattiecību politikas valstu transporta tirgiem var uzlabot transporta savienojumu ātrumu, samazināt to izmaksas un padarīt tos efektīvākus, no kā, savukārt, labumu gūs iedzīvotāji un uzņēmumi.

Eiropas Savienības paplašināšanās kārtas 2004. un 2007. gadā ir vēl lielākā mērā pastiprinājušas ES un tās kaimiņvalstu savstarpējo atkarību. ES un tās dalībvalstis 2006. gada jūnijā parakstīja Eiropas Kopējās aviācijas telpas nolīgumu ar Rietumbalkānu valstīm. Pēc šā nolīguma parakstīšanas 2006. gada decembrī tika parakstīts arī pirmais Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīgums ar Maroku. 2010. gada decembrī tika parakstīts Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīgums ar Jordāniju un kopējās aviācijas telpas nolīgums ar Gruziju. Norit sarunas ar Ukrainu, Libānu, Izraēlu un Moldovu, un tuvākajā nākotnē ir paredzēts sākt risināt sarunas ar Tunisiju.

¹ COM(2005) 79 galīgā redakcija, 2005. gada 11. marts.

² Eiropas Savienības Padome, 2005. gada 27. jūnijs: „Secinājumi par to, kā norit Kopienas aviācijas ārējās politikas programmas pilnveide”.

³ COM(2008) 596 galīgā redakcija, 2008. gada 1. oktobris.

⁴ COM(2011) 415, galīgā redakcija, 2011. gada 7. jūlijs.

Veidojot plašāku kopējo aviācijas telpu, ieguvumi no tās izpaužas dažādos aspektos. Tā sniedz ieguldījumu turpmāko mērķu sasniegšanā:

- īstenot Eiropas kaimiņattiecību politiku, atvieglinot integrēta aviācijas tirgus pilnveidi un izveidojot sekmīgākus transporta savienojumus starp visām iesaistītajām valstīm;
- ekonomiski pilnveidot valstis, kas plāno kļūt par Eiropas Savienības dalībvalstīm;
- sekmēt augstākā līmeņa Eiropas aviācijas standartus un tādējādi nodrošināt augsta līmeņa aviācijas drošību un lidojumu drošību visā šajā plašajā reģionā;
- izvērst institucionālo sadarbību starp atbildīgajām iestādēm tādos jautājumos kā aviācijas drošība;
- vēl lielākā mērā pilnveidot visu Eiropas aviācijas nozari kopumā, nodrošinot konsekventu regulatīvo satvaru paplašinātai tirgus telpai.

Šajā paziņojumā aplūkoti specifiski jautājumi, kas saistīti ar ES un Azerbaidžānas Republikas (turpmāk — Azerbaidžāna) attiecībām aviācijas jomā. Ņemot vērā ģeogrāfisko atrašanās vietu, labiem gaisa transporta savienojumiem starp Azerbaidžānu un ES ir būtiska nozīme valsts ekonomiskās izaugsmes veicināšanā. Tā kā Azerbaidžāna atrodas stratēģiskās krustcelēs starp Eiropu un Āziju, tā, protams, ir loģiska kandidāte dalībai kopējās aviācijas telpas nolīgumā ar ES.

2011. gada janvārī azerbaidžāņu iestādes pauda savu ieinteresētību risināt sarunas par kopējās aviācijas telpas nolīgumu ar ES. Pēc tam tika izanalizēts, kāda būtu iespējamā ekonomiskā ietekme, ja šādu nolīgumu noslēgtu⁵.

Pamatojoties uz šīm iestrādēm, kuru kopsavilkums sniegts šajā paziņojumā, Komisija ierosina Padomei pilnvarot Komisiju risināt sarunas par visaptverošu kopējās aviācijas telpas nolīgumu ar Azerbaidžānu. Ievērojot loģiku, kurai atbilstoši darbojas nolīgumi starp ES un citām kaimiņvalstīm, šā nolīguma darbības pamatā būtu divi aspekti — pakāpeniska tirgus atvēršana, kurai paralēli norisinātos regulatīvās sadarbības un pakāpeniskas tiesību aktu saskaņošanas process. Prioritārajām jomām vajadzētu būt šādām: tirgus atvēršana, tiesības brīvi veikt uzņēmējdarbību, vienlīdzīgi konkurences apstākļi un kopēji noteikumi aviācijas drošības, lidojumu drošības, gaisa satiksmes pārvaldības, sociālo nosacījumu un vides aizsardzības jomā. No Kaukāza reģiona valstīm šāds nolīgums jau ir parakstīts ar Gruziju.

2. ES–AZERBAIDŽĀNA: POLITISKAS ATTIECĪBAS

Pēdējās desmitgades laikā ES un Azerbaidžāna ir izveidojušas ciešas attiecības:

- ES un Azerbaidžānas Partnerības un sadarbības nolīgums (PSN) tika parakstīts 1996. gadā un stājās spēkā 1999. gadā⁶. Tas attiecas uz visplašāko tematu loku,

⁵ Ekonomiskās ietekmes pētījumu sagatavoja *Steer Davies Gleave* „Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan” [„Pētījums par ekonomiskajām priekšrocībām, ko nestu kopējas gaisa telpas nolīgums starp ES un Azerbaidžānas Republiku”], Londona, 2011. gada jūlijs.

tostarp tirdzniecību, ekonomisko sadarbību un tiesību aktu tuvināšanu. Saskaņā ar noteikumiem par tiesību aktu tuvināšanu (PSN 43. pants) Azerbaidžāna izmanto visus līdzekļus, lai pakāpeniski nodrošinātu savu tiesību aktu (tostarp transporta nozarē) atbilstību ES tiesību aktiem. Jo īpaši PSN 57. pantā ir izcelta transporta nozare, kā arī nepieciešamība Azerbaidžānai pārstrukturēt un modernizēt savu transporta sistēmu un tīklus, lai pastiprinātu ES un Azerbaidžānas sadarbību. Jo īpaši ir izcelts, cik ļoti ir nepieciešams sadarboties lidostu un aeronavigācijas infrastruktūras modernizēšanas jomā un sekmēt Eiropas mēroga savienojumus. ES un Azerbaidžāna pašlaik risina sarunas par asociācijas nolīgumu PSN sekmīgai īstenošanai. Šis asociācijas nolīgums būtiski padziļinās Azerbaidžānas politisko asociāciju un ekonomisko integrāciju ar ES, cita starpā arī transporta nozarē.

- Līdztekus aprakstītajam procesam ir pilnveidota Eiropas kaimiņattiecību politika (EKP); Azerbaidžāna kļuva par šīs politikas dalībnieci 2004. gadā. EKP nolūks ir stiprināt ES kaimiņvalstu pārticību, stabilitāti un drošību un izvairīties no jaunu šķelšanās plaisu veidošanās paplašinātajā ES. Šo politiku īsteno, ieviešot Eiropas kaimiņattiecību politikas rīcības plānus (*ENPAP*), par kuriem atsevišķi vienojas ES un katra attiecīgā partnerattiecību valsts. ES un Azerbaidžānas Eiropas kaimiņattiecību politikas rīcības plānu pieņēma 2006. gadā. *ENPAP* noteikumos par transportu (attiecībā uz Azerbaidžānu) ir ietverta valsts ilgtspējīgas transporta politikas izstrāde un īstenošanu, attiecīgā gadījumā galveno uzmanību veltot vēl sekmīgākai likumdošanas un regulatīvā satvara tuvināšanai Eiropas un starptautiskajiem standartiem, jo īpaši drošības un drošuma jomā (visos transporta veidos), un — konkrētāk aviācijas nozarē — jaunu regulatīvo mehānismu ieviešanai, tostarp aviācijas drošības un lidojumu drošības jautājumos.
- Austrumu partnerības iniciatīvu aizsāka 2009. gadā, lai padziļinātu ES attiecības ar Armēniju, Azerbaidžānu, Baltkrieviju, Gruziju, Moldovu un Ukrainu. Kopīgajā deklarācijā, ko parakstīja 2009. gada 7. maijā Austrumu partnerības sammitā Prāgā, ir atspoguļota iecere veidot vērienīgākas partnerattiecības starp Eiropas Savienību un partnervalstīm.
- Ciktāl ir runa par Azerbaidžānu, galvenie ES sadarbības mērķi, politiskās atbildes un prioritārās jomas ir noteiktas Azerbaidžānas valsts stratēģijas dokumentā 2007.–2013. gadam. Azerbaidžāna ir arī iesniegusi nacionālās attīstības stratēģiju, kurā ietilpst plāns pieņemt vairākus ES tiesību aktus, tostarp saistībā ar kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai (Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā), noteikumiem par civilo zemskaņas reaktīvo lidmašīnu trokšņa emisijas ierobežošanu un noteikumiem par civilās aviācijas negadījumu un incidentu izmeklēšanu.
- Ciktāl tas konkrētāk attiecas uz aviāciju, Azerbaidžāna aktīvi piedalās vairākās Viseiropas aviācijas struktūrās. Kopš 2002. gada Azerbaidžāna ir *ECAC* (Eiropas Civilās aviācijas konferences) dalībniece. Tā ir pieteikusies dalībai *Eurocontrol*. Aviācijas drošības jomā ar Eiropas Aviācijas drošības aģentūru (EASA) ir

⁶ OV L 246/1999, 17.9.1999., 3. lpp.

parakstītas divas sadarbības vienošanās — 2006. un 2009. gadā⁷. 2009. gada jūlijā tika parakstīts „horizontālais nolīgums” starp ES un Azerbaidžānu, ar kuru nodrošina starp Azerbaidžānu un ES dalībvalstīm noslēgto divpusējo nolīgumu atbilstību ES tiesību aktiem (kad tika parakstīts horizontālais nolīgums, bija parafēti 19 divpusēji nolīgumi)⁸.

3. ES-AZERBAIDŽĀNAS AVIĀCIJAS TIRGUS UN EKONOMISKĀS ATTIECĪBAS

Apsverot attālumu starp ES un Azerbaidžānu, kā arī šis valsts relatīvi trūcīgo sauszemes transporta infrastruktūru, aviācija ir vienīgais un vissvarīgākais transporta veids, kas var nodrošināt savienojumus starp Azerbaidžānu un vairumu ES dalībvalstu.

Azerbaidžānā ir 8,4 miljoni iedzīvotāju, kas ir vairāk nekā blakusesošās Gruzijas un Armēnijas iedzīvotāju skaits kopā. Azerbaidžānas IKP uz vienu iedzīvotāju pēdējo gadu laikā ir pieaudzis, un, līdzīgi kā tas ir Turcijā, naftas un gāzes nozares dēļ Azerbaidžānai ir salīdzinoši augsts IKP uz vienu iedzīvotāju⁹.

ES un Azerbaidžānas divpusējā tirdzniecība strauji pieauga kopš tagadējās desmitgades sākuma līdz 2009. gada sākumam, kad to negatīvi ietekmēja vispasaules ekonomikas krīze, citstarp arī naftas cenu krituma dēļ starptautiskajā tirgū. 2009. gadā divpusējās tirdzniecības kopējais apgrozījums bija 8,9 miljardi euro (2008. gadā — 12,7 miljardi euro), ES eksports uz Azerbaidžānu sasniedza 1,6 miljardus euro (2008. gadā 2,1 miljardu euro), bet Azerbaidžānas eksports uz ES — 7,3 miljardus euro (2008. gadā tas bija 10,6 miljardi euro). Neraugoties uz ekonomikas krīzi, ES saglabāja savas pozīcijas kā Azerbaidžānas galvenā tirdzniecības partnere, veidojot 42,8 % daļu Azerbaidžānas kopējā ārējā tirdzniecībā (apsteidzot Turciju un Indiju, no kurām katras daļa ir 8,1 %, ASV, kurai ir 7,5 % daļa, un Krieviju ar 5,9 % daļu). No trīs Dienvidkaukāza valstīm Azerbaidžāna ir neapšaubāmi lielākā ES tirdzniecības partnere. ES eksports uz Azerbaidžānu ir galvenokārt iekārtas un transporta aprīkojums (45,1 % no ES kopējā eksporta uz Azerbaidžānu 2009. gadā), ķīmiski produkti (9,8 %), dārgakmeņi un pusdārgakmeņi (9,0 %), pārtikas produkti (8,0 %), kā arī parastie metāli un to izstrādājumi (6,0 %). Azerbaidžānas eksports sastāv gandrīz tikai no minerālā kurināmā.

Starptautiskie gaisa pārvadājumi uz Azerbaidžānu un no tās koncentrējas galvenokārt Baku starptautiskajā lidostā *Heydar Aliyev International Airport*¹⁰. Pēdējo desmit

⁷ Sadarbības vienošanās starp Eiropas Aviācijas drošības aģentūru (EASA) un Civilās aviācijas valsts koncernu „Azerbaijan Hava Yollari” par informācijas apkopošanu un apmaiņu attiecībā uz Kopienas lidostas un Azerbaidžānas Republikas lidostas izmantojošo gaisa kuģu drošumu; Sadarbības vienošanās starp Eiropas Aviācijas drošības aģentūru (EASA) un Azerbaidžānas Republikas Valsts Civilās aviācijas administrāciju.

⁸ OV L 265/2009, 9.10.2009., 25. lpp.

⁹ Saskaņā ar 2011. gada aprīļa Pasaules ekonomikas attīstības perspektīvām (*World Economic Outlook Database*) Azerbaidžānas IKP uz vienu iedzīvotāju bija 6008 ASV dolāri (aptuveni 4230 euro) 2010. gadā. Azerbaidžānas IKP, vadoties pēc pirktspējas paritātes uz vienu iedzīvotāju, 2010. gadā bija 10 033 pašreizējie starptautiskie dolāri.

¹⁰ Aeronavigācijas informatīvajā izdevumā (*Aeronautical Information Publication*) ir uzskaitītas vēl citas četras starptautiskas lidostas Azerbaidžānā, bet no šīm lidostām nav regulāro gaisa pārvadājumu

gadu laikā lidostas satiksmes rādītāji ir strauji auguši. Ja 2002. gadā pasažieru apgrozījums bija aptuveni viens miljons pasažieru, 2010. gadā tas bija 1 900 000¹¹. Deviņdesmito gadu beigās tika modernizēti pasažieru termināli, savukārt pašlaik notiek jauna starptautiska termināla celtniecība. Šo jauno terminālu ir plānots pabeigt 2012. gadā, un tā jauda būs 3 miljoni pasažieru gadā.

Pasažieru satiksmes līmenis starp ES un Azerbaidžānu joprojām ir relatīvi zems; satiksme no ES dalībvalstīm un uz tām veido aptuveni 10 % no kopējās pasažieru satiksmes no Azerbaidžānas un uz to. Ciktāl ir runa par 2009. gadu, lidojumos starp lidostām ES 27 dalībvalstīs un Azerbaidžānu tika pārvadāti 194 200 pasažieru¹². 2009. gadā seši lielākie tirgi (Apvienotā karaliste — 35 %, Vācija — 23 %, Austrija — 17 %, Francija — 8 %, Zviedrija — 6 % un Latvija — 6%) veidoja 95 % no kopējās pasažieru plūsmas starp ES un Azerbaidžānu. Savienojums starp pilsētām, kurā pasažieru pārvadājumu apjoms 2009. gadā bija visaugstākais, bija Londona–Baku, kam pasažieru skaita ziņā sekoja Frankfurte–Baku un Vīne–Baku. Azerbaidžānas tirgus ES aviokompānijām var būt saistošs gan atdeves, gan ienākumu izteiksmē sakarā ar augsto darījumu aviācijas lidojumu daļu, kas saistīta ar naftas un gāzes nozari.

Azerbaidžāna ir vienojusies par gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumiem (GPPN) ar 21 ES dalībvalsti (Apvienoto Karalisti, Austriju, Beļģiju, Bulgāriju, Čehiju, Dāniju, Franciju, Grieķiju, Igauniju, Itāliju, Latviju, Lietuvu, Luksemburgu, Nīderlandi, Poliju, Rumāniju, Slovākiju, Somiju, Spāniju, Vāciju un Zviedriju). Lai gan daži nolīgumi pamazām kļūst atvērtāki, GPPN ar ES dalībvalstīm ir diezgan ierobežojoši, jo īpaši attiecībā uz noteikumiem par jaudu (piemēram, biežumu) un — dažos gadījumos — attiecībā uz maršrutu iespējām. Šobrīd spēkā esošā sistēma, kuras ietvaros tiek noslēgti divpusēji gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumi starp dalībvalstīm un Azerbaidžānu, var attiecīgi radīt nelabvēlīgu situāciju vairākiem ES gaisa pārvadātājiem un dažu dalībvalstu patērētājiem. Ekonomiskajā pētījumā, kuru saskaņā ar līgumu veica pēc Komisijas pasūtījuma, tika secināts, ka pieprasījums pēc gaisa pārvadājumu pakalpojumiem starp ES un Azerbaidžānu pārsniedz piedāvājumu.

2010. gada jūlijā Azerbaidžānas tirgu apkalpoja četri ES gaisa pārvadājumu uzņēmumi: *airBaltic* no Rīgas, *Austrian Airlines* no Vīnes, *British Midland Airways* no Londonas un *Lufthansa* no Frankfurtes. Šo ES gaisa pārvadājumu uzņēmumu tirgus daļa ES–Azerbaidžānas tirgū ir 72 % no visiem pārvadātājiem pasažieriem. Līdzīgi arī attiecībā uz pasažieru gaisa pārvadājumiem starp Azerbaidžānu un

pakalpojumu uz ES dalībvalstīm. Starptautiskie savienojumi, ko apkalpo no šīm lidostām, ir tikai šādi: Maskava, Kijeva, Sanktpēterburga un Stambula.

¹¹ Šie dati attiecas uz pasažieriem, kas izlido no *Heydar Aliyev* starptautiskās lidostas vai tajā ielido. *Steer Davies Gleave*: Pētījums par ekonomiskajām priekšrocībām, ko nestu kopējas gaisa telpas nolīgums starp ES un Azerbaidžānas Republiku.

¹² Avots visiem šiem skaitļiem ir pētījums, ko veica pēc Komisijas pasūtījuma, par ko tika noslēgts līgums (*Steer Davies Gleave*: Pētījums par ekonomiskajām priekšrocībām, ko nestu kopējas gaisa telpas nolīgums starp ES un Azerbaidžānas Republiku). Datu par satiksmi pamatā ir *EUROSTAT* informācija, un tie aptver visus pasažierus, kas ceļo kādā lidojuma segmentā, tostarp tranzīta pasažieri, kā arī pasažieri, kas veic pārsēšanos kādā ES dalībvalstī / Azerbaidžānā.

Ziemeļameriku ES pārvadātājiem un to platformām ir liela tirgus daļa¹³. Tajā pašā laikā periodā no 2008. līdz 2010. gadam savu lidojumu skaitu no Baku būtiski palielināja pārvadātājs *Turkish Airlines*, un Stambula kļuva par arvien sīvāku konkurentu satiksmei starp Azerbaidžānu un ES un starp Azerbaidžānu un Ziemeļameriku¹⁴. Laikā no 2008. līdz 2010. gadam satiksme starp ES 27 dalībvalstīm un Azerbaidžānu pieauga par 10,9 %.

Azerbaijan Airlines ir vienīgā azerbaidžāņu aviokompānija, kas nodrošina regulārus gaisa pārvadājumu pakalpojumus starp Azerbaidžānu un ES. *Azerbaijan Airlines* vissvarīgākais starptautiskais maršruts ir Maskava, pēc kuras nākamais visintensīvāk apkalpotais maršruts ir Stambula. 2010. gadā *Azerbaijan Airlines* pasažieru pārvadājumu apjoms sasniedza 800 000 pasažierus (2007. gadā pārvadāto pasažieru skaits sasniedza aptuveni 1 450 000). No kopējā lidojumu skaita 2010. gada jūlijā 8 % lidojumu tika veikti no un uz ES dalībvalstīm. 2010. gadā *Azerbaijan Airlines* apkalpoja Parīzi, Londonu, Milānu, Prāgu un Rīgu, no kurām maršrutus uz Prāgu, Parīzi un Milānu apkalpo vienīgi *Azerbaijan Airlines* (respektīvi, šos maršrutus neapkalpoja neviens ES gaisa pārvadātājs). 2011. gada jūnijā *Azerbaijan Airlines* sāka lidojumus uz Aberdīnu. *Azerbaijan Airlines* ekspluatē visnotaļ modernu floti, lidojumos uz ES izmantojot A319 gaisa kuģus, kuriem papildus izmanto arī *Boeing 757*.

Gaisa pārvadājumu maksa no Baku uz galamērķiem ES (un arī pretējā virzienā) ir samērā augsta. Tādu faktoru mijiedarbošanās dēļ kā ierobežota konkurence starp tīkliem un apjomīgs pieprasījums no konkrētiem ekonomikas sektoriem (naftas un gāzes nozares), tirgū starp ES un Azerbaidžānu gaisa pārvadājumu maksa ir joprojām visnotaļ augsta. Tarifu analīze salīdzināmos tirgos liecina, ka pieprasījums pēc transporta pakalpojumiem starp ES un Azerbaidžānu pārsniedz piedāvājumu. Šādos apstākļos ir izveidojies tirgus, kurā mākslīga veidā tiek uzturēti augsti tarifi un tiek likti šķēršļi tūrisma braucieniem. Sīvāka konkurence pēc liberalizācijas (jo īpaši attiecībā uz ierobežojumiem noteikumos par jaudu) var pazemināt tarifus, no kā labumu gūtu pasažieri.

4. IEGUVUMI, KO SNIEGS ES UN AZERBAIDŽĀNAS KOPEJĀS AVIĀCIJAS TELPAS NOLĪGUMS

ES kopējā aviācijas tirgus izveide kopš 90. gadiem ir būtiski sekmējusi nozares dinamiku un rezultātus un radījusi būtiskas ekonomiskas un sociālas priekšrocības.

Kopējās aviācijas telpas nolīgumi ir noslēgti ar Savienības austrumu un dienvidu kaimiņvalstīm; tos noslēdzot, ir pierādījies, ka arī šajos tirgos var veidoties līdzīga pozitīva ietekme transporta apjoma un efektivitātes izteiksmē. Noslēdzot šos nolīgumus, kopš tirgus liberalizācijas 2006. un 2010. gadā savienojumos starp ES un Rietumbalkānu valstīm ikgadējās izaugsmes rādītāji sasniedza 12 % pieejamo vietu ziņā.

¹³ No Azerbaidžānas uz Ziemeļameriku 2010. gadā ceļoja vairāk nekā 7000 izcelsmes–galamērķa (*OD* jeb *origin-destination*) pasažieru. Gandrīz divas trešdaļas šo pasažieru kā pārsēšanās punktus izmantoja vai nu Frankfurtes lidostu, vai arī Londonas Hītrovās lidostu.

¹⁴ Uz Ziemeļameriku caur Stambulu 2010. gadā ceļoja vairāk nekā 2300 pasažieru. Šis tranzīta pasažieru skaits ir līdzīgs pārsēšanās pasažieru skaitam Londonas Hītrovās lidostā.

Iepriekš minētajā ekonomiskajā pētījumā tika aplūkota iespējamā ES–Azerbaidžānas kopējās aviācijas telpas nolīguma ietekme. Pētījumā izskan prognozes, ka no 2010. līdz 2020. gadam ar tirgus liberalizāciju izdosies sasniegt augstākus izaugsmes rādītājus. Palielinot pie *status quo* scenārija, pasažieru skaits pieaugtu par 77 % attiecībā pret līmeņiem 2010. gadā, kas atbilstu ikgadējam pieaugumam par 5,9 %. Tomēr, izvēloties pilnīgas liberalizācijas scenāriju (atbilstīgi tūlītējai vai pakāpeniskai pieejai), laikā no 2010. gada līdz 2020. gadam pasažieru skaits pieaugtu kopā par 98 % jeb vidēji par 7 % gadā¹⁵.

Ir aplēsts, ka ekonomiskais labums, kas rastos, noslēdzot šādu kopējās aviācijas telpas nolīgumu, pirmajos piecos gados pēc liberalizācijas būtu aptuveni 44,2 miljoni euro (galvenokārt pateicoties labākiem savienojumiem, zemākai gaisa pārvadājumu maksai, gaisa satiksmes un ar to saistītās saimnieciskās darbības pieaugumam). Analīze arī parāda, ka maršrutos, kuros konkurence jau ir vai vēl tikai būs, pārvadājumu maksa, visticamāk, samazināsies. ES un Azerbaidžānas nolīgums radītu jaunas tirgus iespējas gaisa pārvadājumu uzņēmumiem Eiropas Savienībā, no kuriem daži jau ir pāduši interesi nodrošināt papildu pakalpojumus vai sākt jaunu pakalpojumu sniegšanu maršrutos uz Baku tad, ja tiks atcelti pašreizējie ierobežojumi attiecībā uz jaudu. Vēl šāds kopējās aviācijas telpas nolīgums varētu sekmēt Azerbaidžānas pārvadātāju integrēšanos esošajās ES gaisa pārvadātāju aliansēs, tādējādi veidojoties apjomradītiem ietaupījumiem, dodot iespēju izstrādāt integrētus produktus un uzlabot pasažieriem piedāvāto pakalpojumu kvalitāti un efektivitāti. Pie tam pieredze liecina, ka, īstenojot kopējās aviācijas telpas nolīgumu īstenošanas mehānismu, uzlabojas iespējas risināt iespējamus ar uzņēmējdarbības veikšanu saistītus jautājumus (galvenokārt izmantojot apvienoto komiteju darbību).

Līdztekus ekonomiska rakstura ieguvumiem vienlīdz svarīgi ir vispārēji politiski apsvērumi, ņemot vērā, ka šāds nolīgums sniegtu būtisku ieguldījumu tādu mērķu atbalstam, kas izvirzīti sakarā ar Eiropas kaimiņattiecību politiku, Austrumu partnerību, partnerības un sadarbības nolīgumu un asociācijas nolīgumu ar Azerbaidžānu, kuru paredzēts noslēgt, un stimulētu augsta līmeņa ES aviācijas drošības, lidojumu drošības un citu standartu ievērošanu.

Ir paredzams, ka saistībā ar šo prasību — pieņemt un īstenot kopējās aviācijas telpas nolīgumu — Azerbaidžānai radīsies izmaksas. Tomēr ieguvumi, kas paredzēti no šāda nolīguma noslēgšanas, būs daudz lielāki nekā šīs izmaksas. Minētajā ekonomiskajā pētījumā ir aplēsts, ka kopējās diskontētās izmaksas par personālu piecu gadu laikposmā būtu diapazonā no 1,8 līdz 2,2 miljoniem euro. Tomēr ir jāatzīmē, ka pienākums pastiprināt piemērojamos standartus var izrietēt arī no citām starptautiskām saistībām, ko uzņēmusies Azerbaidžāna (*ICAO*, nolīgumi ar tādām trešām valstīm kā *ASV*).

ES un Azerbaidžānas kopējās aviācijas telpas nolīgums izveidotu līdzvērtīgus konkurences apstākļus visiem ES gaisa pārvadātājiem un ļautu visu dalībvalstu pasažieriem gūt labumu no vienādiem nosacījumiem un lielāka satiksmes apjoma starp ES un Moldovu; tāds pats labums būtu arī Azerbaidžānai. Turklāt ES un

¹⁵ „Pilnīgas liberalizācijas” scenārijā ietilpst pieņēmums, ka tiktu piešķirtas (tūlītēji vai pakāpeniski) 3., 4. un 5. brīvības satiksmes tiesības.

Azerbaidžānas kopējās aviācijas telpas nolīgums nodrošinātu juridisko pamatu gaisa pārvadājumu pakalpojumu ieviešanai no tām dalībvalstīm, kurām pašlaik nav divpusēja gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīguma ar Azerbaidžānu.

5. SECINĀJUMI

Tirgus atvēršanas rezultātā ES un Azerbaidžānas pasažieru iespējas ceļot uzlabosies, un tādējādi radīsies ekonomisks labums ES un Azerbaidžānas aviokompānijām un lidostām. Uzlaboti savienojumi un piekļuve plašākai galamērķu izvēlei visticamāk darbosies kā katalizators uzņēmējdarbības izaugsmei Azerbaidžānā un ārvalstu investīciju ieplūšanai.

Būs svarīgi, lai tirgu atvēršana un integrācija norisinātos līdzsvaroti, ņemot vērā citus nozīmīgus politiskos mērķus un mazinot iespējamo negatīvo ietekmi. Šajā sakarā būs svarīgi gādāt par to, lai līdztekus tirgus atvēršanas procesam norisinātos regulatīvās sadarbības un pakāpeniskas konverģences process. Tas ir jo īpaši būtiski tādās kritiskās jomās kā aviācijas drošība, lidojumu drošība, vides aizsardzība un konkurences tiesību piemērošana.

Atvērtam tirgum nepieciešams pamats, ar ko garantē taisnīgu konkurenci un augstus aviācijas drošības un lidojumu drošības standartus. Attiecībā uz vides jautājumiem nolīgumam ir jāatbilst ES ilgtspējīgas attīstības saistībām. Ir sevišķi svarīgi panākt, ka nolīgums neierobežo ES spēju piemērot regulatīvos un ekonomiskos instrumentus, kuru nolūks ir mazināt gaisa satiksmes pieauguma nevēlamas sekas it īpaši tādos aspektos kā gaisa kvalitāte un trokšņa līmenis lidostu apkaimē, kā arī ieguldījums cīņā pret globālajām klimata pārmaiņām. Kas attiecas uz gaisa satiksmes pārvaldības jomu, iespēja paplašināt Eiropas vienoto gaisa telpu, tajā iekļaujot Azerbaidžānu, sniegtu ieguldījumu, kas pastiprinātu pašreizējos drošības standartus, optimizētu efektivitāti un jaudu, mazinātu emisijas uz vienu lidojumu, kā arī mazinātu kavēšanās.

Pamatu visaptverošam mandātam sarunām ar Azerbaidžānu vajadzētu veidot diviem vienlīdz svarīgiem aspektiem: no vienas puses, tirgus atvēršana un liberalizācija, bet, no otras puses, aviācijas drošības, lidojumu drošības un citu standartu regulatīvā saskaņošana ārpus ES robežām. Saistībā ar iepriekšminēto ES un Azerbaidžānas kopējās aviācijas telpas nolīguma noslēgšana būtu liels ieguldījums, kas palīdzētu tuvoties mērķiem, kurus Eiropa izvirzījusi savas kaimiņattiecību politikas, Austrumu partnerības, ES un Azerbaidžānas Partnerības un sadarbības nolīguma, kā arī plānotā asociācijas nolīguma ietvaros.

Ņemot vērā iepriekšminēto, Komisija ierosina risināt sarunas par visaptverošu kopējās aviācijas telpas nolīgumu ar Azerbaidžānu un to noslēgt, un aicina Padomi pilnvarot Komisiju sākt sarunas par šādu nolīgumu. Sarunas vadīs Komisijas dienesti, pilnībā iesaistot Eiropas Ārējās darbības dienestu (EĀDD), pienācīgi ievērojot Padomes Lēmumu 2010/427/ES.

Komisija cieši sadarbosies ar dalībvalstīm un visu attiecīgo iesaistīto aprindu pārstāvjiem, lai vēl vairāk pilnveidotu un sasniegtu mērķus, kas izvirzīti Padomes lēmuma priekšlikumā.