



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 30.8.2011
COM(2011) 527 definitief

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

**De ontwikkeling van een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met de Republiek
Azerbeidzjan**

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

De ontwikkeling van een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met de Republiek Azerbeidzjan

1. INLEIDING

In haar mededeling uit 2005 "Ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap"¹ heeft de Commissie benadrukt dat het belangrijk is een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tot stand te brengen met haar oostelijke en zuidelijke burenen. Het einddoel van een dergelijke gemeenschappelijke luchtvaartruimte is de verwezenlijking van een grote open luchtvaartmarkt, gebaseerd op gemeenschappelijke regels. In juni 2005 sprak de Raad van de Europese Unie zijn steun uit voor deze doelstelling en verheugde hij zich dat vooruitgang werd geboekt bij de integratie van buurlanden van de EU in dat kader².

De Commissie heeft de tenuitvoerlegging van dit proces geanalyseerd in haar mededeling uit 2008 "Een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met de buurlanden tegen 2010: voortgangsverslag"³. De Commissie kwam tot de conclusie dat dit proces positieve resultaten had opgeleverd en moet worden versneld. Bovendien heeft de Commissie in juli 2011 een Mededeling gepubliceerd "De EU en haar aangrenzende regio's: een nieuw beleid voor samenwerking op het gebied van vervoer"⁴. In deze mededeling wordt herhaald dat het beleid inzake de Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte (ECAA) is ontwikkeld om een geleidelijke opening van de markt tussen de EU en haar buurlanden mogelijk te maken naarmate de overeenstemming van de regelgeving toeneemt dankzij de stapsgewijze invoering van EU-regels. Het openstellen van de markt en het op elkaar afstemmen van de regelgeving zijn parallelle processen die tot doel hebben eerlijke concurrentie en de toepassing van de EU-normen inzake onder meer veiligheid, beveiliging, milieu te bevorderen. De ECAA wordt ten uitvoer gelegd via uitgebreide overeenkomsten voor luchtdiensten die de algemene economische, handels- en toeristische betrekkingen bevorderen, nieuwe kansen bieden voor exploitanten en zorgen voor een ruimere keuze voor de consumenten. Een sterkere integratie tussen de vervoersmarkten van de EU en die van de landen van het Europees nabuurschapsbeleid kan de transportverbindingen sneller, goedkoper en efficiënter maken. Zowel burgers als bedrijven hebben daar baat bij.

De uitbreiding van de Europese Unie in 2004 en 2007 heeft de onderlinge afhankelijkheid tussen de EU en haar burenen verder versterkt. In juni 2006 hebben de EU en haar lidstaten de Overeenkomst inzake de Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte met de landen van de westelijke Balkan ondertekend. Dit werd in

¹ COM(2005) 79 definitief, 11 maart 2005.

² Conclusies van de Raad van de Europese Unie van 27 juni 2005: "Ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap".

³ COM(2008) 596 definitief, 1 oktober 2008.

⁴ COM(2011) 415 definitief, 7 juli 2011.

december 2006 gevolgd door de ondertekening van de eerste Euromediterrane luchtvaartovereenkomst met Marokko. In december 2010 is een Euromediterrane luchtvaartovereenkomst met Jordanië en een overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met Georgië ondertekend. Met Oekraïne, Libanon, Israël en Moldavië zijn onderhandelingen aan de gang; de onderhandelingen met Tunesië zullen naar alle verwachting in de nabije toekomst worden opgestart.

De totstandbrenging van een bredere gemeenschappelijke luchtvaartruimte levert diverse voordelen op. Ze bevordert de

- tenuitvoerlegging van het Europees nabuurschapsbeleid door de ontwikkeling van een geïntegreerde luchtvaartmarkt, alsook de verwezenlijking van betere vervoersaansluitingen tussen alle betrokken landen;
- economische ontwikkeling van landen die het vooruitzicht hebben om lid van de Europese Unie te worden;
- opstelling van Europese luchtvaartnormen op hoog niveau, en helpt aldus een hoog niveau van luchtvaartveiligheid en -beveiliging te garanderen in de volledige luchtvaartruimte;
- institutionele samenwerking tussen de verantwoordelijke autoriteiten, bijvoorbeeld met betrekking tot veiligheid van de luchtvaart;
- toekomstige ontwikkeling van de Europese luchtvaartsector in het algemeen door te zorgen voor een coherent kader voor een uitgebreide markt.

In deze mededeling wordt ingegaan op de specifieke kwestie van de luchtvaartbetrekkingen tussen de EU en de Republiek Azerbeidzjan (hierna "Azerbeidzjan" genoemd). Gezien de ligging van Azerbeidzjan zijn goede luchtverbindingen tussen Azerbeidzjan en de EU van cruciaal belang voor de economische ontwikkeling van dat land. Door zijn strategische locatie, op het kruispunt van Europa en Azië, is Azerbeidzjan een logische kandidaat voor een overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met de EU.

In januari 2011 hebben de Azerbeidzjaanse autoriteiten te kennen gegeven dat zij geïnteresseerd zijn in het opstarten van onderhandelingen over een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met de EU. Vervolgens is een economische analyse uitgevoerd van de mogelijke gevolgen van het sluiten van een dergelijke overeenkomst⁵.

Op basis van deze werkzaamheden, die in deze mededeling zijn samengevat, beveelt de Commissie de Raad aan haar te machtigen te onderhandelen over een uitgebreide overeenkomst voor een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met Azerbeidzjan. Volgens de logica van de overeenkomsten tussen de EU en andere buurlanden moet een dergelijke overeenkomst worden gebaseerd op een combinatie van enerzijds

⁵ De economische studie is uitgevoerd door Steer Davies Gleave, "Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan", Londen, juli 2011.

geleidelijke marktliberalisering en anderzijds een proces van regelgevende samenwerking en geleidelijke harmonisering van de regelgeving. De domeinen waaraan prioriteit moet worden verleend zijn marktliberalisering, vrijheid van vestiging, gelijke mededingingsvoorwaarden en gemeenschappelijke regels op het gebied van luchtvaartveiligheid en –beveiliging, luchtverkeersbeheer, sociale voorwaarden en milieubescherming. In de Kaukasus-regio is al een dergelijke overeenkomst ondertekend met Georgië.

2. POLITIEKE BETREKKINGEN TUSSEN DE EU EN AZERBEIDZJAN

In het voorbije decennium hebben de EU en Azerbeidzjan hechte betrekkingen ontwikkeld:

- De Partnerschaps- en Samenwerkingsovereenkomst tussen de EU en Azerbeidzjan is ondertekend in 1996 en in werking getreden in 1999⁶. Zij heeft betrekking op een breed gamma aan thema's, waaronder handel, economische samenwerking en overeenstemming van de wetgeving. Volgens de bepalingen inzake de overeenstemming van de wetgeving (artikel 43 van de partnerschaps- en samenwerkingsovereenkomst) moet Azerbeidzjan het nodige doen om ervoor te zorgen dat zijn wetgeving (ook in de vervoerssector) geleidelijk in overeenstemming wordt gebracht met die van de EU. De vervoersruimte en de behoefte van Azerbeidzjan om zijn vervoerssystemen en -netwerken te herstructureren en te moderniseren teneinde de samenwerking tussen de EU en Azerbeidzjan te versterken, worden benadrukt in artikel 57 van de partnerschaps- en samenwerkingsovereenkomst. Daarbij wordt er met name op gewezen dat de samenwerking betrekking heeft op de modernisering van de luchthavens en de navigatie-infrastructuur en de bevordering van trans-Europese verbindingen. De EU en Azerbeidzjan onderhandelen momenteel over een associatieovereenkomst die de partnerschaps- en samenwerkingsovereenkomst zal opvolgen. Deze associatieovereenkomst zal de politieke banden met Azerbeidzjan aanzienlijk verdiepen en de economische integratie met de EU versterken, ook in de vervoerssector.
- Parallel met dit proces is ook het Europees nabuurschapsbeleid ontwikkeld, waar Azerbeidzjan sinds 2004 deel van uitmaakt. Het doel van dit beleid is de welvaart, stabiliteit en veiligheid van de buurlanden van de EU te versterken en te vermijden dat nieuwe breuklijnen met de uitgebreide EU zouden ontstaan. Dit beleid wordt ten uitvoer gelegd via de Europese nabuurschapsactieplannen die tussen de EU en elk partnerland afzonderlijk zijn overeengekomen. Het Europees nabuurschapsactieplan tussen de EU en Azerbeidzjan is goedgekeurd in 2006. De vervoersbepalingen van het Europees nabuurschapsactieplan (voor Azerbeidzjan) hebben onder meer betrekking op de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van een duurzaam nationaal vervoersbeleid dat gericht is op de verdere afstemming van het wet- en regelgevingskader op de Europese en internationale normen, met name wat veiligheid en beveiliging (van alle vervoerswijzen) betreft, en de invoering van nieuwe regelgevingsmechanismen voor de luchtvaart, die onder meer betrekking hebben op veiligheids- en beveiligingskwesaties.

⁶ PB L 246 van 17 september 1999, blz. 3.

- Het Oostelijk Partnerschap is in 2009 gelanceerd om de betrekkingen tussen de EU en Armenië, Azerbeidzjan, Wit-Rusland, Georgië, Moldavië en Oekraïne te verdiepen. Het concept van een ambitieuzer partnerschap tussen de Europese Unie en de partnerlanden komt tot uiting in de gezamenlijke verklaring van de top van Praag betreffende het Oostelijk Partnerschap, ondertekend te Praag op 7 mei 2009.
- De belangrijkste samenwerkingsdoelstellingen, beleidsreacties en prioritaire domeinen van de EU met betrekking tot Azerbeidzjan zijn vastgesteld in het nationale strategiedocument 2007-2013 voor Azerbeidzjan. Azerbeidzjan heeft ook een nationale ontwikkelingsstrategie voorgesteld, inclusief een plan om EU-wetgeving op diverse gebieden over te nemen, zoals de gemeenschappelijke regels voor de exploitatie voor luchtdiensten (Verordening (EG) nr. 1008/2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap), de regels inzake de beperking van geluidsemissies van civiele subsonische straalvliegtuigen en de regels inzake het onderzoek naar ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart.
- Op luchtvaartgebied neemt Azerbeidzjan meer specifiek ook deel aan diverse pan-Europese structuren. Azerbeidzjan is sinds 2002 lid van de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC). Het heeft ook het lidmaatschap van Eurocontrol aangevraagd. Op het vlak van luchtvaartveiligheid zijn in 2006 en 2009 twee werkovereenkomsten ondertekend met het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA)⁷. In juli 2009 is een "horizontale overeenkomst" tussen de EU en Azerbeidzjan ondertekend, waarbij de bilaterale overeenkomsten tussen Azerbeidzjan en EU-lidstaten in overeenstemming worden gebracht met de EU-wetgeving (op het ogenblik dat de horizontale overeenkomst werd ondertekend, bestonden er 19 gearafaerde bilaterale overeenkomsten)⁸.

3. DE LUCHTVAARTMARKT EN DE ECONOMISCHE BETREKKINGEN TUSSEN DE EU EN AZERBEIDZJAN

Door de afstand tussen de EU en Azerbeidzjan en de relatief slechte infrastructuur voor vervoer over land, is luchtvaart de belangrijkste vervoerswijze voor verbindingen tussen Azerbeidzjan en de meeste EU-lidstaten.

Azerbeidzjan heeft 8,4 miljoen inwoners, meer dan buurlanden Georgië en Armenië samen. Door de olie- en gasindustrie is het BBP per hoofd van de bevolking in Azerbeidzjan de voorbije jaren gestegen tot op het niveau van Turkije⁹.

⁷ Werkovereenkomst tussen het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) en het overheidsconcern voor de burgerluchtvaart "Azerbaijan Hava Yollari" inzake het verzamelen en uitwisselen van informatie over de veiligheid van luchtvaartuigen die gebruik maken van EU-luchthavens en luchthavens in de Republiek Azerbeidzjan, werkovereenkomst tussen het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) en de overheidsdienst voor de burgerluchtvaart van de Republiek Azerbeidzjan.

⁸ PB L 265 van 9 oktober 2009, blz. 25.

⁹ Volgens de World Economic Outlook Database van april 2011 bedroeg het BBP per hoofd van de bevolking 6008 USD in 2010 (ongeveer €4230). Het BBP per hoofd van de bevolking, gebaseerd op koopkrachtpariteit, bedroeg 10 033 actuele internationale dollars in 2010.

De handel tussen de EU en Azerbeidzjan is snel gegroeid in het voorbije decennium, maar begin 2009 liet de negatieve impact van de mondiale economische crisis en de daling van de internationale olieprijsen zich voelen. In 2009 vertegenwoordigde de totale bilaterale handel 8,9 miljard euro (tegenover 12,7 miljard in 2008), de uitvoer van de EU naar Azerbeidzjan 1,6 miljard euro (2,1 miljard in 2008) en de uitvoer van Azerbeidzjan naar de EU 7,3 miljard euro (10,6 miljard in 2008). Ondanks de economische crisis is de EU nog steeds de belangrijkste handelspartner van Azerbeidzjan, met een aandeel van 42,8% van de totale handel met Azerbeidzjan (vóór Turkije en India met elk 8,1%, de VS met 7,5% en Rusland met 5,9%). Van de drie landen van de zuidelijke Kaukasus is Azerbeidzjan veruit de grootste handelspartner van de EU. De EU voert vooral machines en vervoersapparatuur uit naar Azerbeidzjan (45,1% van de totale uitvoer van de EU naar Azerbeidzjan in 2009), maar ook chemicaliën (9,8%), edelstenen en halfedelstenen (9,0%), voedingsmiddelen (8,0%) en onedele metalen en producten daarvan (6,0%). Azerbeidzjan voert bijna uitsluitend minerale brandstoffen uit.

Het internationale luchtvervoer van en naar Azerbeidzjan vindt hoofdzakelijk plaats via Heydar Aliyev International Airport in Baku¹⁰. De verkeerscijfers van deze luchthaven zijn het voorbije decennium snel gestegen, van ongeveer een miljoen passagiers in 2002 tot ongeveer 1 900 000 passagiers in 2010¹¹. Eind jaren '90 zijn de passagiersterminals gemoderniseerd. Momenteel wordt een nieuwe internationale terminal gebouwd, die in 2012 klaar moet zijn en een capaciteit van drie miljoen passagiers per jaar heeft.

Het passagiersverkeer tussen de EU en Azerbeidzjan bevindt zich nog steeds op een relatief laag niveau; het verkeer van/naar EU-lidstaten vertegenwoordigt ongeveer 10% van het totale passagiersverkeer van/naar Azerbeidzjan. In 2009 zijn 194 200 passagiers vervoerd op vluchten tussen luchthavens in de EU27 en Azerbeidzjan¹². In 2009 vertegenwoordigde de top zes van bestemmingen 95% van het totale passagiersverkeer tussen de EU en Azerbeidzjan (VK: 35%; Duitsland: 23%; Oostenrijk: 17%; Frankrijk: 8%, Zweden: 6% en Letland: 6%). In 2009 was Londen-Baku het stedenpaar met het hoogste passagiersvolume, gevolgd door Frankfurt-Baku en Wenen-Baku. Door het hoge aandeel zakenreizigers (in de olie- en gasindustrie) kan de Azerbeidzjaanse markt aantrekkelijke opbrengsten en inkomsten opleveren voor EU-luchtvaartmaatschappijen.

Azerbeidzjan heeft met 21 EU-lidstaten een overeenkomst voor luchtdiensten gesloten (Oostenrijk, België, Bulgarije, Tsjechië, Denemarken, Estland, Finland, Frankrijk, Duitsland, Griekenland, Italië, Letland, Litouwen, Luxemburg, Nederland,

¹⁰ Volgens de Aeronautical Information Publication zijn er nog vier andere internationale luchthavens in Azerbeidzjan, maar vanop deze luchthavens vinden geen geregelde luchtdiensten naar EU-lidstaten plaats. De internationale bestemmingen die vanaf deze luchthavens worden bediend, zijn Moskou, Kiev, Sint-Petersburg en Istanboel.

¹¹ Deze cijfers hebben betrekking op het aantal passagiers van/naar Heydar Aliyev International Airport. Steer Davies Gleave: Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan.

¹² Alle vervoerscijfers zijn afkomstig uit de studie die in opdracht van de Commissie is uitgevoerd (de studie van Steer Davies Gleave over de economische baten van een overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de EU en de Republiek Azerbeidzjan). De verkeerscijfers zijn gebaseerd op informatie van EUROSTAT en omvatten alle passagiers op een vluchtsegment, inclusief transitpassagiers en transferpassagiers via een EU-lidstaat/Azerbeidzjan.

Polen, Roemenië, Slowakije, Spanje, Zweden en het VK). Hoewel sommige overeenkomsten een meer open karakter beginnen te vertonen, zijn de overeenkomsten voor luchtdiensten met EU-lidstaten eerder restrictief, met name wat de capaciteitsregelingen (bijv. het aantal frequenties) en in sommige gevallen ook wat de routhemogelijkheden betreft. Het huidige systeem van bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten tussen lidstaten en Azerbeidzjan kan dan ook nadelig zijn voor een aantal EU-luchtvaartmaatschappijen en voor consumenten in bepaalde lidstaten. De conclusie van de door de Commissie bestelde economische studie luidde dat de vraag naar luchtvervoer tussen de EU en Azerbeidzjan groter is dan het aanbod.

In juli 2010 werd de Azerbeidzjaanse markt door vier EU-luchtvaartmaatschappijen bediend: airBaltic vanuit Riga, Austrian Airlines vanuit Wenen, British Midland Airways vanuit Londen en Lufthansa vanuit Frankfurt. Deze EU-maatschappijen halen een aandeel van 72% van alle passagiers die tussen de EU en Azerbeidzjan worden vervoerd. Het aandeel van de EU-maatschappijen en -hubs is ook hoog voor het passagiersverkeer tussen Azerbeidzjan en Noord-Amerika¹³. Anderzijds heeft Turkish Airlines zijn activiteiten naar Baku in de periode 2008-2010 sterk uitgebreid, waardoor Istanboel een belangrijke concurrent is geworden voor het verkeer tussen Azerbeidzjan en de EU en tussen Azerbeidzjan en Noord-Amerika¹⁴. In de periode 2008-2010 is het verkeer tussen de EU27 en Azerbeidzjan met 10,9% toegenomen.

Azerbaijan Airlines is de enige Azerbeidzjaanse luchtvaartmaatschappij die geregelde vluchten tussen Azerbeidzjan en de EU exploiteert. De belangrijkste internationale bestemming van Azerbaijan Airlines is Moskou, met Istanboel op de tweede plaats. In 2010 vervoerde Azerbaijan Airlines 800 000 passagiers (in 2007 bedroeg het passagiersaantal ongeveer 1 450 000). 8% van het totale aantal vluchten in juli 2010 had een van de EU-lidstaten als bestemming of vertrekpunt. In 2010 bediende Azerbaijan Airlines Parijs, Londen, Milaan, Praag en Riga; Praag, Parijs en Milaan werden exclusief door Azerbaijan Airlines bediend (deze bestemmingen werden niet bediend door EU-maatschappijen). In juni 2011 is Azerbaijan Airlines begonnen met vluchten naar Aberdeen. Azerbaijan Airlines vliegt naar de EU met een relatief moderne vloot van A319's, aangevuld door Boeing 757's.

De tarieven van Baku naar EU-bestemmingen (en omgekeerd) zijn relatief hoog. De combinatie van beperkte netwerkconcurrentie en een hoge vraag in het zakensegment (door de olie- en gasindustrie) heeft ertoe geleid dat de tarieven op de markt EU-Azerbeidzjan relatief hoog blijven. Een analyse van de tarieven op vergelijkbare markten doet dan ook vermoeden dat de vraag naar verbindingen tussen de EU en Azerbeidzjan hoger is dan het aanbod. Dit resulteert in een markt waarop de tarieven artificieel hoog worden gehouden en vrijetijdsreizen worden ontmoedigd. Liberalisering (met name wat de capaciteitsbeperkingen betreft) en de daarmee gepaard gaande toename van de concurrentie kunnen leiden tot een daling van de tarieven, hetgeen voordelig is voor de passagiers.

¹³ In 2010 reizen meer dan 7 000 HB-passagiers ("Herkomst-Bestemming") van Azerbeidzjan naar Noord-Amerika. Bijna tweederde daarvan gebruikte Frankfurt of London-Heathrow als transferpunt.

¹⁴ In 2010 reizen meer dan 2 300 passagiers via Istanboel naar Noord-Amerika. Dit niveau van transferpassagiers is vergelijkbaar met dat op London-Heathrow.

4. VOORDELEN VAN EEN OVEREENKOMST INZAKE EEN GEMEENSCHAPPELIJKE LUCHTVAARTRUIMTE TUSSEN DE EU EN AZERBEIDZJAN

De totstandbrenging van de interne luchtvaartmarkt, begin jaren '90, heeft er toe bijgedragen dat de sector dynamischer en efficiënter is geworden, en heeft aanzienlijke economische en sociale voordelen opgeleverd.

De sluiting van overeenkomsten inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met de oostelijke en zuidelijke buurlanden van de Unie heeft aangetoond dat ook op deze markten soortgelijke positieve gevolgen voor de vervoersvolumes en efficiëntie kunnen worden verwezenlijkt. Sinds de liberalisering van de markt tussen de EU en de westelijke Balkan in 2006 en 2010 is het aantal beschikbare stoelen jaarlijks met 12% toegenomen.

In het kader van de bovenvermelde economische studie zijn de mogelijke gevolgen van een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de EU en Azerbeidzjan onderzocht. De studie voorspelt dat vanaf 2010 tot 2020 hogere groeicijfers kunnen worden verwezenlijkt dankzij liberalisering. Bij een scenario van ongewijzigd beleid zal het aantal passagiers toenemen met 77% ten opzichte van 2010, wat neerkomt op een gemiddelde jaarlijkse stijging met 5,9%. In het scenario "volledige liberalisering" (onmiddellijk of gefaseerd) zal het aantal passagiers tussen 2010 en 2020 echter toenemen met 98%, wat neerkomt op een jaarlijks gemiddelde van 7%¹⁵.

De economische voordelen van een dergelijke overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte worden geraamd op ongeveer 44,2 miljoen euro tijdens de eerste vijf jaar na de liberalisering (hoofdzakelijk ten gevolge van de toenemende concurrentie, de lagere tarieven, de groei van het luchtvervoer en bijbehorende economische activiteiten). Uit de analyse blijkt ook dat de tarieven waarschijnlijk zullen dalen op routes waar sprake is of zal zijn van concurrentie. Een overeenkomst tussen de EU en Azerbeidzjan zal nieuwe marktkansen scheppen voor luchtvaartmaatschappijen in de EU, waarvan sommige reeds belangstelling hebben getoond in het exploiteren van extra verbindingen of het opstarten van nieuwe verbindingen met Baku als de huidige capaciteitsbeperkingen worden opgeheven. Een overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte zou ook de integratie van Azerbeidzjaanse luchtvaartmaatschappijen in bestaande allianties van EU-maatschappijen kunnen vergemakkelijken, hetgeen de ontwikkeling van geïntegreerde producten, betere diensten voor passagiers en een grotere efficiëntie dankzij schaalvoordelen mogelijk maakt. Voort is uit ervaring gebleken dat het tenuitvoerleggingsmechanisme van de gemeenschappelijke luchtvaartruimte helpt bij het oplossen van eventuele zakelijke problemen (hoofdzakelijk via het gemengd comité).

Minstens even belangrijk als deze economische voordelen zijn echter de algemene politieke overwegingen; een dergelijke overeenkomst zou immers een belangrijke bijdrage leveren tot de verwezenlijking van de doelstellingen van het Europees nabuurschapsbeleid, het oostelijk partnerschap, de partnerschaps- en samenwerkingsovereenkomst tussen de EU en Azerbeidzjan en de toekomstige

¹⁵ In het scenario "volledige liberalisering" wordt ervan uitgegaan dat verkeersrechten van de 3^{de}, 4^{de} en 5^{de} vrijheid worden toegekend (onmiddellijk of gefaseerd).

associatieovereenkomst met Azerbeidzjan, en zou het hoge veiligheids- en beveiligingsniveau van de EU-luchtvaart en andere normen bevorderen.

Het valt te verwachten dat de eis om een overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte vast te stellen en toe te passen enige kosten met zich mee zal brengen voor Azerbeidzjan. Deze kosten zullen echter veel lager zijn dan de verwachte baten van een dergelijke overeenkomst. In de bovenvermelde economische studie worden de totale kosten, exclusief personeel, geraamd op 1,8 tot 2,2 miljoen euro over een periode van vijf jaar. Er zij echter op gewezen dat de eis om normen te verbeteren ook kan voortvloeien uit andere internationale verbintenissen van Azerbeidzjan (ICAO, overeenkomsten met derde landen, zoals de VS).

Een overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de EU en Azerbeidzjan zou een gelijk speelveld voor alle EU-luchtvaartmaatschappijen tot stand brengen en passagiers in alle lidstaten de mogelijkheid bieden om profijt te trekken van vergelijkbare omstandigheden en toegenomen luchtverkeer tussen de EU en Azerbeidzjan. Bovendien zou de gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de EU en Azerbeidzjan de rechtsgrondslag vormen voor luchtdiensten vanuit lidstaten die momenteel geen bilaterale luchtdienstovereenkomst met Azerbeidzjan hebben.

5. CONCLUSIES

De openstelling van de markt zou de reismogelijkheden voor passagiers uit de EU en Azerbeidzjan verbeteren en zou economische voordelen opleveren voor luchtvaartmaatschappijen en luchthavens in de EU en Azerbeidzjan. Verbeterde verbindingen en toegang tot een ruimer aanbod aan bestemmingen zullen waarschijnlijk als katalysator werken voor het ontwikkelen van het bedrijfsleven in Azerbeidzjan en het aantrekken van buitenlandse investeringen.

Het is belangrijk erop toe te zien dat de liberalisering en integratie van de markten op evenwichtige wijze plaatsvindt, waarbij rekening wordt gehouden met andere belangrijke beleidsdoelstellingen, en dat de mogelijke negatieve gevolgen worden beperkt. In deze context is het van essentieel belang te garanderen dat de marktliberalisering gepaard gaat met een proces van regelgevende samenwerking en geleidelijke overeenstemming van de regelgeving. Dit is met name belangrijk op cruciale gebieden als veiligheid, beveiliging, milieubescherming en toepassing van de mededingingswetgeving.

Open markten hebben behoefte aan een kader dat eerlijke mededinging en hoge veiligheids- en beveiligingsnormen garandeert. Wat milieukwesties betreft, moet de overeenkomst sporen met de verbintenis van de EU voor duurzame ontwikkeling. Het is met name belangrijk dat de overeenkomst geen beperkingen oplegt aan het vermogen van de EU om regelgevende of economische instrumenten toe te passen om ongewenste neveneffecten van de groei van het luchtverkeer, met name een verslechtering van de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast rond luchthavens en een bijdrage tot klimaatverandering, te beperken. Op het gebied van luchtverkeersbeheer zou de mogelijkheid om het interne Europese luchtruim uit te breiden tot Azerbeidzjan kunnen helpen om de huidige veiligheidsnormen te verbeteren, de

efficiëntie en de capaciteit te optimaliseren, de emissies per vlucht terug te dringen en de vertragingen zoveel mogelijk te beperken.

Een uitgebreid mandaat voor de onderhandelingen met Azerbeidzjan moet gebaseerd zijn op twee even belangrijke krachtlijnen: enerzijds marktopening en liberalisering en anderzijds regelgevende harmonisering van veiligheids-, beveiligings- en andere normen tot buiten de EU-grenzen. In dit opzicht zou de sluiting van een overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de EU en Azerbeidzjan een belangrijke bijdrage leveren tot de verwezenlijking van de doelstellingen van het Europees nabuurschapsbeleid, het oostelijk partnerschap, de partnerschaps- en samenwerkingsovereenkomst tussen de EU en Azerbeidzjan en de toekomstige associatieovereenkomst.

Gezien het voorgaande stelt de Commissie voor onderhandelingen te voeren en een uitgebreide overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte te sluiten met Azerbeidzjan; de Commissie verzoekt de Raad dan ook om haar toestemming te geven de onderhandelingen over een dergelijke overeenkomst aan te vatten. de Europese Dienst voor extern optreden wordt volledig bij de onderhandelingen betrokken, rekening houdend met Besluit 2010/427/EU van de Raad.

De Commissie zal bij de verdere ontwikkeling en verwezenlijking van de in het voorgestelde besluit van de Raad uiteengezette doelstellingen nauw samenwerken met de lidstaten en alle relevante belanghebbenden.