



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 30.8.2011
KOM(2011) 527 wersja ostateczna

KOMUNIKAT KOMISJI

Stworzenie wspólnego obszaru lotniczego z Republiką Azerbejdżanu

KOMUNIKAT KOMISJI

Stworzenie wspólnego obszaru lotniczego z Republiką Azerbejdżanu

1. WPROWADZENIE

W komunikacie z 2005 r. zatytułowanym „Rozwój programu polityki zewnętrznej w zakresie lotnictwa wspólnotowego”¹ Komisja podkreśliła znaczenie utworzenia wspólnego obszaru lotniczego ze wschodnimi i południowymi sąsiadami. Ostatecznym celem wspólnego obszaru lotniczego jest stworzenie dużego, otwartego rynku lotniczego w oparciu o wspólne zasady. W czerwcu 2005 r. Rada Unii Europejskiej wsparła ten cel i z zadowoleniem przyjęła postępy dokonane dzięki włączeniu państw sąsiadujących z UE do wspomnianych ram².

Komisja dokonała analizy realizacji procesu w komunikacie z 2008 r. „Wspólny obszar lotniczy z krajami sąsiadującymi do 2010 r.: sprawozdanie okresowe”³. Stwierdziła w nim, że proces przyniósł pozytywne rezultaty i należy go przyspieszyć. Ponadto Komisja opublikowała w lipcu 2011 r. komunikat „Unia Europejska i sąsiednie regiony: nowa koncepcja współpracy w dziedzinie transportu”⁴. Komunikat ten podkreśla, że polityka w zakresie Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego (WEOL) została tak opracowana, aby umożliwić stopniowe otwarcie rynku między UE i jej sąsiadami w powiązaniu z konwergencją regulacyjną poprzez stopniowe wdrażanie przepisów unijnych. Procesy otwarcia rynku i konwergencji regulacyjnej przebiegają równolegle, zmierzając do propagowania uczciwej konkurencji oraz unijnych norm bezpieczeństwa, ochrony oraz dbałości o środowisko naturalne. WEOL jest wdrażany poprzez kompleksowe umowy o przewozach lotniczych, które stymulują związki gospodarcze, handlowe i turystyczne oraz oferują przewoźnikom nowe możliwości, a konsumentom większy wybór usług. Ścisła integracja poszczególnych rynków transportowych UE z rynkami krajów objętych europejską polityką sąsiedztwa powinna pozwolić na zapewnienie szybszych, tańszych i sprawniejszych połączeń transportowych, niosąc konkretne korzyści dla wszystkich obywateli i przedsiębiorców.

Rozszerzenie Unii Europejskiej w 2004 r. i 2007 r. zwiększyło zależność między UE a jej wschodnimi i południowymi sąsiadami. W czerwcu 2006 r. UE i jej państwa członkowskie podpisały umowę w sprawie ustanowienia Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego (WEOL) z państwami Bałkanów Zachodnich. Następnie w grudniu 2006 r. podpisano pierwszą eurośródziemnomorską umowę lotniczą z Marokiem. W grudniu 2010 r. podpisano eurośródziemnomorską umowę lotniczą z Jordanią oraz umowę o wspólnym obszarze lotniczym z Gruzją. Trwają negocjacje z

¹ COM(2005) 79 wersja ostateczna z 11 marca 2005 r.

² Rada Unii Europejskiej z 27 czerwca 2005 r.: „Konkluzje w sprawie rozwoju programu polityki zewnętrznej w zakresie lotnictwa wspólnotowego”.

³ COM(2008) 596 wersja ostateczna z 1 października 2008 r.

⁴ COM(2011) 415 wersja ostateczna z 7 lipca 2011 r.

Ukrainą, Libanem, Izraelem i Mołdawią, a wkrótce spodziewane jest otwarcie negocjacji z Tunezją.

Stworzenie szerszego wspólnego obszaru lotniczego przynosi szereg korzyści. Wspiera on:

- realizację europejskiej polityki sąsiedztwa poprzez ułatwienie rozwoju zintegrowanego rynku lotniczego oraz stworzenie lepszych połączeń transportowych między wszystkimi zainteresowanymi państwami;
- rozwój gospodarczy krajów, które mogą w przyszłości stać się członkami Unii Europejskiej;
- promowanie surowych norm europejskich w dziedzinie lotnictwa, pomagając tym samym w zapewnieniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa lotniczego i ochrony lotnictwa w szerszym regionie;
- współpracę międzynarodową między odpowiedzialnymi organami w zakresie m.in. bezpieczeństwa lotniczego;
- dalszy rozwój europejskiej branży lotniczej poprzez zapewnienie spójnych ram regulacyjnych na rozszerzonym rynku.

W niniejszym komunikacie poruszono kwestię stosunków lotniczych między UE a Republiką Azerbejdżanu (zwaną dalej „Azerbejdżanem”). Ze względu na położenie geograficzne, dobre połączenia transportowe między UE a Azerbejdżanem są niezbędne dla rozwoju gospodarczego tego państwa. Strategiczne położenie Azerbejdżanu na skrzyżowaniu dróg między Europą i Azją czyni z tego kraju oczywistego kandydata do umowy o wspólnym obszarze lotniczym z UE.

W styczniu 2011 r. władze Azerbejdżanu wyraziły zainteresowanie podjęciem negocjacji w sprawie umowy o wspólnym obszarze lotniczym z UE. W związku z tym przeprowadzono analizę gospodarczą ewentualnych skutków zawarcia takiej umowy⁵.

W oparciu o prace streszczone w niniejszym komunikacie Komisja zaleca Radzie, aby upoważniła Komisję do wynegocjowania kompleksowej umowy o wspólnym obszarze lotniczym z Azerbejdżanem. Nawiązując do umów między UE a innymi państwami sąsiadującymi, powinna ona być oparta na połączeniu stopniowego otwarcia rynku z równoległym procesem współpracy regulacyjnej i stopniowej harmonizacji. Do obszarów priorytetowych powinny należeć: otwarcie rynku, swoboda przedsiębiorczości, równe warunki konkurencji i wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego i ochrony lotnictwa, zarządzania ruchem lotniczym, warunki socjalne i ochrona środowiska. Na Kaukazie umowa taka została już podpisana z Gruzją.

⁵ Analizę gospodarczą „*Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan*” sporządził Steer Davies Gleave, Londyn, lipiec 2011 r.

2. UE – AZERBEJDŻAN: STOSUNKI POLITYCZNE

W ostatnim dziesięcioleciu UE i Azerbejdżan ustanowiły bliskie stosunki:

- W 1996 r. podpisano umowę o partnerstwie i współpracy (UPiW) między UE a Azerbejdżanem, która weszła w życie w 1999 r.⁶ Umowa obejmuje szereg kwestii, w tym handel, współpracę gospodarczą i zbliżenie przepisów. Zgodnie z przepisami w zakresie zbliżenia przepisów (art. 43 UPiW) Azerbejdżan podejmuje starania na rzecz stopniowego zapewnienia zgodności prawodawstwa azerskiego (również w sektorze transportu) z prawodawstwem UE. Obszar transportu i konieczność restrukturyzacji i modernizacji systemu transportowego i sieci transportowych przez Azerbejdżan w celu wzmocnienia współpracy z UE są w szczególności przedmiotem art. 57 UPiW. Szczególny nacisk położono na potrzebę współpracy w zakresie modernizacji portów lotniczych i infrastruktury żeglugi powietrznej oraz promowania połączeń transeuropejskich. UE i Azerbejdżan negocjują obecnie umowę stowarzyszeniową, która zastąpi UPiW. Umowa stowarzyszeniowa istotnie pogłębi polityczne związki Azerbejdżanu i integrację gospodarczą z UE, także w sektorze transportu.
- Równoległe do tego procesu, rozwijana jest europejska polityka sąsiedztwa, którą Azerbejdżan został objęty w 2004 r. Jej celem jest zwiększenie dobrobytu, stabilności i ochrony państw sąsiadujących z UE oraz uniknięcie powstania nowych linii podziału po rozszerzeniu UE. Polityka ta realizowana jest w ramach planów działania w zakresie europejskiej polityki sąsiedztwa, uzgadnianych indywidualnie między UE a poszczególnymi państwami partnerskimi. Plan działania w zakresie europejskiej polityki sąsiedztwa UE-Azerbejdżan przyjęty został w 2006 r. Postanowienia planu działania w zakresie europejskiej polityki sąsiedztwa odnoszące się do transportu (dla Azerbejdżanu) obejmują opracowanie i realizację krajowej polityki zrównoważonego transportu z naciskiem, w stosownych przypadkach, na dalsze dostosowanie przepisów i ram prawnych do standardów europejskich i międzynarodowych, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa i ochrony (wszystkich rodzajów transportu), a także wprowadzenie w lotnictwie nowych mechanizmów prawnych obejmujących kwestie bezpieczeństwa i ochrony.
- Partnerstwo wschodnie, zainaugurowane w 2009 r., miało na celu zacieśnienie stosunków UE z Armenią, Azerbejdżanem, Białorusią, Gruzją, Mołdawią i Ukrainą. Idea ambitniejszego partnerstwa między Unią Europejską a państwami partnerskimi została przedstawiona we wspólnej deklaracji podczas szczytu partnerstwa wschodniego w Pradze, podpisanej w dniu 7 maja 2009 r. w Pradze.
- Dla Azerbejdżanu główne cele współpracy z UE, strategię polityczne i priorytetowe obszary określone zostały w krajowym dokumencie strategicznym Azerbejdżanu na lata 2007-2013. Azerbejdżan przedstawił także krajową strategię rozwoju, która obejmuje plan przyjęcia przepisów unijnych w różnych dziedzinach, obejmujących w odniesieniu do wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych (rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty) przepisy dotyczące ograniczenia emisji hałasu z cywilnych poddźwiękowych samolotów odrzutowych oraz

⁶ Dz.U. L 246 z 17 września 1999, s. 3.

przepisy dotyczące badania przyczyn wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym.

- Azerbejdżan aktywnie uczestniczy w różnych paneuropejskich strukturach lotniczych. Azerbejdżan jest członkiem ECAC (Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego) od 2002 r. Wystąpił z wnioskiem o członkostwo w organizacji Eurocontrol. W dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego podpisano dwa porozumienia robocze w 2006 r. i w 2009 r. z Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA)⁷. W lipcu 2009 r. podpisano „umowę horyzontalną” między UE a Azerbejdżanem, która dostosowuje umowy dwustronne między Azerbejdżanem a państwami członkowskimi UE do prawa unijnego (w momencie podpisania umowy horyzontalnej parafowanych było 19 umów dwustronnych)⁸.

3. RYNEK LOTNICZY I STOSUNKI GOSPODARCZE UE-AZERBEJDŻAN

Biorąc pod uwagę odległość między UE a Azerbejdżanem i stosunkowo słabo rozwiniętą infrastrukturę transportu drogowego, lotnictwo jest najważniejszym rodzajem transportu zapewniającym połączenie Azerbejdżanu z większością państw członkowskich UE.

Azerbejdżan zamieszkuje 8,4 mln osób, czyli więcej niż sąsiadującą Gruzję i Armenię razem wzięte. PKB na mieszkańca Azerbejdżanu zwiększyło się w ostatnich latach i obecnie Azerbejdżan ma PKB na porównywalnym z Turcją poziomie⁹, dzięki branży naftowej i gazowej.

Wymiana handlowa między UE a Azerbejdżanem szybko rosła od początku dekady aż do 2009 r., kiedy to światowy kryzys gospodarczy odcisnął na niej negatywne piętno, związane także ze spadkiem cen ropy na rynkach międzynarodowych. W 2009 r. całkowite obroty w dwustronnej wymianie handlowej wyniosły 8,9 mld EUR (12,7 mld EUR w 2008 r.), eksport UE do Azerbejdżanu wyniósł 1,6 mld EUR (2,1 mld EUR w 2008 r.), a eksport Azerbejdżanu do UE wyniósł 7,3 mld EUR (10,6 mld EUR w 2008 r.). Pomimo kryzysu gospodarczego UE pozostała głównym partnerem handlowym Azerbejdżanu z udziałem w wysokości 42,8% w całkowitym eksporcie Azerbejdżanu (przed Turcją i Indiami, po 8,1% udziału, USA z udziałem 7,5% i Rosją z udziałem 5,9%). Azerbejdżan jest zdecydowanie największym partnerem handlowym UE wśród trzech krajów południowego Kaukazu. Przedmiotem eksportu z UE do Azerbejdżanu są głównie maszyny i środki transportu (45,1% całkowitego eksportu UE do Azerbejdżanu w 2009 r.) oraz chemikalia (9,8%), kamienie szlachetne i półszlachetne (9,0%), żywność (8,0%), a także metale nieszlachetne i wyroby z tych metali (6,0%). Struktura eksportu Azerbejdżanu to prawie wyłącznie paliwa mineralne.

⁷ Porozumienia robocze między Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) i państwowym koncernem lotnictwa cywilnego „Azerbaijan Hava Yollari” w sprawie gromadzenia i wymiany informacji nt. bezpieczeństwa statków powietrznych korzystających z portów lotniczych Wspólnoty i Republiki Azerbejdżanu. Porozumienie robocze między Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) i Urzędem Lotnictwa Cywilnego Republiki Azerbejdżanu.

⁸ Dz.U. L 265 z 9 października 2009, s. 25.

⁹ Zgodnie z *World Economic Outlook Database* z kwietnia 2011 r. PKB na mieszkańca Azerbejdżanu wynosiło:

6 008 USD (około 4 230 EUR) w 2010 r. PKB na mieszkańca Azerbejdżanu wg siły nabywczej wynosiło 10 033 bieżących dolarów międzynarodowych (dolarów Geary-Khamisa) w 2010 r.

Międzynarodowy transport lotniczy do i z Azerbejdżanu koncentruje się w Międzynarodowym Porcie Lotniczym Heydar Aliyev w Baku¹⁰. W ostatniej dekadzie ruch lotniczy w tym porcie szybko rósł. Obsłużył on około 1 miliona pasażerów w 2002 r. i około 1,9 miliona pasażerów w 2010 r.¹¹ Terminale pasażerskie zostały zmodernizowane pod koniec lat 90-tych XX wieku, a obecnie trwa budowa nowego terminalu międzynarodowego. Zakończenie prac ma nastąpić w 2012 r., a terminal będzie miał przepustowość 3 mln pasażerów rocznie.

Ruch pasażerski między UE a Azerbejdżanem jest nadal na stosunkowo niskim poziomie; ruch z/do państw członkowskich UE stanowi około 10% całkowitego ruchu lotniczego do/z Azerbejdżanu. W 2009 r. przewiezionych zostało około 194 200 pasażerów między portami lotniczymi w UE27 a Azerbejdżanem¹². W 2009 r. sześć największych rynków (Zjednoczone Królestwo – 35%, Niemcy – 23%, Austria – 17%, Francja – 8%, Szwecja – 6% i Łotwa – 6%) stanowiło 95% łącznego ruchu pasażerskiego między UE a Azerbejdżanem. Pary miast o największej liczbie obsłużonych pasażerów w 2009 r. to Londyn-Baku, następnie Frankfurt-Baku i Wiedeń-Baku. Rynek azerski może być atrakcyjny dla unijnych przewoźników, jeśli chodzi o dochody i zyski z powodu dużego udziału pasażerów podróżujących służbowo, związanych z branżą naftową i gazową.

Azerbejdżan wynegocjował umowy o komunikacji lotniczej z 21 unijnymi państwami członkowskimi (Austrią, Belgią, Bułgarią, Danią, Estonią, Finlandią, Francją, Grecją, Hiszpanią, Litwą, Luksemburgiem, Łotwą, Niderlandami, Niemcami, Polską, Republiką Czeską, Rumunią, Słowacją, Szwecją, Włochami i Zjednoczonym Królestwem). Chociaż niektóre umowy stały się nieco bardziej otwarte, umowy o komunikacji lotniczej z państwami członkowskimi są raczej restrykcyjne, zwłaszcza w odniesieniu do zdolności przewozowych (np. częstotliwości wykonywanych rejsów), a w niektórych przypadkach także w odniesieniu do tras. Z tego powodu obecny system dwustronnych umów o komunikacji lotniczej między państwami członkowskimi a Azerbejdżanem może być niekorzystny dla licznych przewoźników unijnych oraz dla konsumentów w niektórych państwach członkowskich. Z analizy ekonomicznej zleconej przez Komisję wynika, że popyt na podróże lotnicze między UE a Azerbejdżanem przewyższa podaż.

W lipcu 2010 r. czterech przewoźników unijnych obsługiwało rynek azerski: airBaltic z Rygi, Austrian Airlines z Wiednia, British Midland Airways z Londynu i Lufthansa z Frankfurtu. Udział tych przewoźników unijnych w rynku UE-Azerbejdżan wynosi 72% wszystkich przewiezionych pasażerów. Także w ruchu lotniczym między Azerbejdżanem a Ameryką Północną przewoźnicy unijni i ich

¹⁰ Zbiór informacji lotniczych wymienia cztery inne międzynarodowe porty lotnicze w Azerbejdżanie, ale nie mają one regularnych połączeń lotniczych z państwami członkowskimi UE. Międzynarodowe kierunki obsługiwane z tych portów lotniczych to jedynie Moskwa, Kijów, Sankt Petersburg i Stambuł.

¹¹ Liczby te dotyczą pasażerów obsłużonych przez Międzynarodowy Port Lotniczy Heydar Aliyev. Steer Davies Gleave: „*Study on the economic benefit of a common aviation area agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan.*”

¹² Wszystkie dane transportowe pochodzą z badania zleconego przez Komisję (Steer Davies Gleave: „*Study on the economic benefit of a common aviation area agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan.*”) Dane pochodzą z informacji EUROSTATu i obejmują pasażerów podróżujących na danym odcinku / segmencie lotu, w tym pasażerów tranzytowych oraz pasażerów transferowych przez państwo członkowskie UE/ Azerbejdżan.

huby mają duży udział w rynku¹³. Z drugiej strony, w latach 2008-2010 Turkish Airlines istotnie zwiększyły liczbę połączeń z Baku i Sztambuł stał się poważnym konkurentem dla ruchu między Azerbejdżanem a UE oraz między Azerbejdżanem a Ameryką Północną¹⁴. W latach 2008-2010 wzrost ruchu lotniczego między UE27 a Azerbejdżanem wyniósł +10,9%.

Azerbaijan Airlines są jedynym przewoźnikiem azerskim, który obsługuje regularne połączenia między Azerbejdżanem a UE. Najważniejsze połączenia międzynarodowe Azerbaijan Airlines to trasa do Moskwy, a w następnej kolejności połączenie do Sztambułu. W 2010 r. Azerbaijan Airlines przewiozły 800 000 pasażerów (liczba pasażerów w 2007 r. wyniosła prawie 1 450 000). Ze wszystkich lotów w lipcu 2010 r. 8% było do/z państw członkowskich UE. W 2010 r. Azerbaijan Airlines obsługiwały połączenia do Paryża, Londynu, Mediolanu, Pragi i Rygi, z czego Praga, Paryż i Mediolan były obsługiwane wyłącznie przez Azerbaijan Airlines (wyłącznie przewoźnik spoza UE obsługiwał te trasy). W czerwcu 2011 r. Azerbaijan Airlines uruchomił połączenie do Aberdeen. Azerbaijan Airlines posiada stosunkowo młodą flotę i eksploatuje statki powietrzne typu A319 na trasach do UE, wspomagane statkami powietrznymi typu Boeing 757.

Ceny biletów między Baku a UE są stosunkowo wysokie (w obydwu kierunkach). Na rynku między UE a Azerbejdżanem kombinacja ograniczonej konkurencji oraz rosnącego popytu w segmencie podróży służbowych (branża naftowa i gazowa) powoduje utrzymywanie się cen biletów na stosunkowo wysokim poziomie. Analiza cen biletów na porównywalnych rynkach sugeruje, że popyt na podróże lotnicze między UE a Azerbejdżanem przekracza podaż. Wynikiem tego jest rynek, na którym sztucznie podtrzymywane są wysokie ceny biletów, a to z kolei ogranicza podróże turystyczne. Wzrost konkurencji związany z liberalizacją (zwłaszcza ograniczeń w zakresie mocy przewozowych) może prowadzić do spadku cen biletów z korzyścią dla pasażerów.

4. KORZYŚCI PŁYNĄCE Z UMOWY O WSPÓLNYM OBSZARZE LOTNICZYM UE-AZERBEJDŻAN

Stworzenie wspólnego unijnego rynku lotniczego na początku lat 90-tych XX wieku miało znaczący udział w zwiększeniu dynamiki i wydajności sektora oraz przyniosło istotne korzyści gospodarcze i społeczne.

Zawarcie umów o wspólnym obszarze lotniczym z wschodnimi i południowymi sąsiadami Unii udowodniło, że dla tych rynków można uzyskać podobne pozytywne skutki pod względem wielkości transportu i jego efektywności. W tym zakresie od momentu liberalizacji rynku w 2006 i 2010 r. między UE a Bałkanami Zachodnimi osiągnięto roczny wzrost dostępnych miejsc o ok. 12%.

W analizie ekonomicznej, o której mowa powyżej, oceniono ewentualne skutki umowy o wspólnym obszarze lotniczym UE-Azerbejdżan. Analiza przewiduje

¹³ W 2010 r. ponad 7 000 pasażerów podróżowało z Azerbejdżanu do Ameryki Północnej. Prawie dwie trzecie z tej liczby przesiadało się we Frankfurcie albo w Londynie Heathrow.

¹⁴ Ponad 2 300 pasażerów podróżowało przez Sztambuł do Ameryki Północnej w 2010 r. Ta liczba pasażerów tranzytowych jest podobna do liczby pasażerów tranzytowych w Londynie Heathrow.

możliwość uzyskania między 2010 r. a 2020 r. większych wskaźników wzrostu dzięki liberalizacji. W scenariuszu „bez zmian” liczba pasażerów wzrosłaby o 77% w stosunku do poziomu z 2010 r., co odpowiada średniemu rocznemu wzrostowi o 5,9%. Jednak w scenariuszu przewidującym pełną liberalizację (natychmiast lub stopniowo) liczba pasażerów wzrosłaby o ogółem 98% między 2010 r. a 2020 r., lub średnio o 7% rocznie¹⁵.

Zyski z umowy o wspólnym obszarze lotniczym ocenia się na około 44,2 mln EUR w pierwszych pięciu latach po liberalizacji (głównie dzięki zwiększonej liczbie połączeń, niższym cenom biletów, zwiększonej liczbie podróży lotniczych i towarzyszącej działalności gospodarczej). Analiza wskazuje również, że na trasach, na których pojawi się konkurencja, ceny biletów prawdopodobnie spadną. Umowa UE-Azerbejdżan stworzy nowe możliwości gospodarcze przewoźnikom lotniczym w UE. Niektórzy z nich wyrazili zainteresowanie zwiększeniem liczby połączeń lub uruchomieniem nowych do Baku, jeśli obecnie obowiązujące ograniczenia przewozowe zostaną zniesione. Umowa o wspólnym obszarze lotniczym ułatwiłaby także integrację przewoźników azerskich z istniejącymi zrzeszeniami przewoźników UE, pozwalając tym samym na rozwój zintegrowanych produktów i lepszych usług dla pasażerów oraz uzyskanie większej efektywności dzięki efektowi skali. Ponadto doświadczenie pokazuje, że mechanizmy wdrażające umowy o wspólnym obszarze lotniczym pomagają rozwiązywać kwestie związane z prowadzeniem działalności gospodarczej (głównie poprzez wspólny komitet).

Równie ważne co korzyści gospodarcze są także kwestie polityczne, gdyż tego typu umowa istotnie przyczynia się do realizacji celów europejskiej polityki sąsiedztwa, Partnerstwa Wschodniego, a także umowy o partnerstwie i współpracy oraz przyszłej umowy stowarzyszeniowej z Azerbejdżanem, jak również promuje wysoki unijny poziom bezpieczeństwa lotniczego, ochrony lotnictwa i innych standardów.

Należy uwzględnić spodziewane koszty dla Azerbejdżanu wynikające z wymogu przyjęcia i realizacji umowy o wspólnym obszarze lotniczym. Koszty te byłyby jednak daleko niższe niż spodziewane zyski wynikające z takiej umowy. Analiza ekonomiczna, o której mowa powyżej, wyceniła całkowity zdyskontowany koszt wynagrodzeń pracowników na 1,8 – 2,2 mln EUR w pierwszych pięciu latach. Jednak należy zwrócić uwagę, że wymóg podniesienia standardów może także wynikać z innych międzynarodowych zobowiązań Azerbejdżanu (ICAO, umowy z państwami trzecimi, takimi jak USA).

Umowa o wspólnym obszarze lotniczym UE-Azerbejdżan ustanowiłaby równe reguły dla wszystkich unijnych przewoźników lotniczych oraz umożliwiłaby pasażerom ze wszystkich państw członkowskich czerpanie korzyści z podobnych warunków i zwiększonego ruchu między UE a Azerbejdżanem. Ponadto umowa o wspólnym obszarze lotniczym UE-Azerbejdżan stanowiłaby podstawę prawną dla ustanowienia przewozów lotniczych z państw członkowskich, które nie zawarły dwustronnej umowy o komunikacji lotniczej z Azerbejdżanem.

¹⁵ Scenariusz przewidujący pełną liberalizację opiera się na założeniu, że przyznana zostałaby trzecia, czwarta i piąta wolność lotnicza (natychmiast lub stopniowo).

5. WNIOSKI

W wyniku otwarcia rynku zwiększyłyby się możliwości podróżowania między UE a Azerbejdżanem, a przewoźnicy lotniczy i porty lotnicze w UE i w Azerbejdżanie odnieśliby korzyści gospodarcze. Lepsze połączenia i dostęp do większej liczby kierunków prawdopodobnie zadziałają jako katalizator rozwoju gospodarczego w Azerbejdżanie i spowodują napływ nowych inwestycji zagranicznych.

Ważne będzie dopilnowanie, aby otwarcie i integrację rynków przeprowadzono w sposób zrównoważony, z uwzględnieniem innych ważnych celów politycznych oraz pamiętając o łagodzeniu potencjalnych skutków negatywnych. W tym kontekście konieczne będzie zagwarantowanie, aby procesowi otwarcia rynku towarzyszył równoległy proces współpracy regulacyjnej i stopniowej konwergencji. Jest to szczególnie ważne w kluczowych obszarach, takich jak bezpieczeństwo lotnicze, ochrona lotnictwa, ochrona środowiska i stosowanie prawa konkurencji.

Otwarty rynek wymaga ram zapewniających uczciwą konkurencję oraz wysokie standardy bezpieczeństwa lotniczego i ochrony lotnictwa. W odniesieniu do kwestii ochrony środowiska, umowa musi być zgodna z przyjętymi przez UE zobowiązaniami w zakresie zrównoważonego rozwoju. Ważne jest, aby umowa nie ograniczała możliwości stosowania przez UE instrumentów prawnych lub ekonomicznych na potrzeby łagodzenia niepożądanych skutków ubocznych zwiększonego ruchu lotniczego, zwłaszcza w zakresie jakości powietrza i poziomu hałasu w pobliżu portów lotniczych oraz wpływu na globalną zmianę klimatu. W dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym możliwość rozszerzenia jednolitej europejskiej przestrzeni lotniczej na Azerbejdżan przyczyniłaby się do zaostrzenia obecnych norm w zakresie bezpieczeństwa, optymalizacji efektywności i zdolności przewozowych, redukcji emisji w przeliczeniu na jeden lot oraz minimalizacji opóźnień.

Kompleksowy mandat dotyczący negocjacji z Azerbejdżanem powinien opierać się na dwóch równie ważnych założeniach: z jednej strony otwarcie i liberalizacja rynku, a z drugiej – harmonizacja regulacyjna norm bezpieczeństwa lotniczego, ochrony lotnictwa i innych standardów poza granicami UE. W tym zakresie zawarcie umowy o wspólnym obszarze lotniczym UE-Azerbejdżan wniosłoby zasadniczy wkład w osiągnięcie celów europejskiej polityki sąsiedztwa, Partnerstwa Wschodniego oraz umowy o partnerstwie i współpracy UE-Azerbejdżan.

Mając powyższe na uwadze, Komisja proponuje wynegocjowanie i zawarcie kompleksowej umowy o wspólnym obszarze lotniczym z Azerbejdżanem, oraz zwraca się do Rady o upoważnienie Komisji do otwarcia negocjacji w sprawie takiej umowy. Negocjacje będą prowadzone przez służby Komisji, z pełnym udziałem Europejskiej Służby Działań Zewnętrznych (ESDZ), z należyтым uwzględnieniem decyzji Rady 2010/427/UE.

Komisja będzie działać w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi oraz ze wszystkimi zainteresowanymi stronami w celu dokładniejszego opracowania i osiągnięcia celów określonych w proponowanej decyzji Rady.