



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 30.8.2011
KOM(2011) 527 slutlig

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN

Om utveckling av ett gemensamt luftrum med Republiken Azerbajdzjan

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN

Om utveckling av ett gemensamt luftrum med Republiken Azerbajdzjan

1. INLEDNING

I sitt meddelande *Fortsatt utveckling av EU:s luftfartspolitik gentemot länder utanför EU*¹ från 2005 betonar kommissionen behovet av att skapa ett gemensamt luftrum med grannländerna i öster och söder. Det långsiktiga målet med ett gemensamt luftrum är att skapa en stor och öppen luftfartsmarknad på grundval av gemensamma regler. I juni 2005 gav Europeiska unionens råd sitt stöd för detta mål och välkomnade de framsteg som gjorts genom att EU:s grannländer tagits med².

Kommissionen analyserade genomförandet av processen i meddelandet *Gemensamt luftrum med grannländer 2010 – Lägesrapport från 2008*³. Slutsatsen blev att processen har gett goda resultat och bör påskyndas. Dessutom offentliggjorde kommissionen i juli 2011 meddelandet *EU och dess grannregioner: En ny strategi för transportsamarbete*⁴. I detta meddelande upprepas att det gemensamma europeiska luftrummet är en policy som utformats för att möjliggöra en gradvis öppning av marknaden mellan EU och dess grannländer som är kopplad till konvergens på lagstiftningsområdet genom successivt genomförande av EU:s bestämmelser. Marknadsöppningen och lagstiftningskonvergens sker parallellt i syfte att främja sund konkurrens samt EU:s säkerhets-, skydds- och miljöstandarder och andra standarder. Det gemensamma europeiska luftrummet genomförs genom omfattande luftfartsavtal som främjar övergripande ekonomiska förbindelser, handel och turism och erbjuder nya möjligheter för operatörer samt större urval för konsumenterna. Närmare integration mellan transportmarknaderna i EU och i de länder som omfattas av den europeiska grannskapspolitiken kan bidra till snabbare, billigare och effektivare transporter, vilket gagnar allmänheten och företagen.

Utvidgningarna av Europeiska unionen 2004 och 2007 har ytterligare ökat det inbördes beroendet mellan EU och dess grannländer. I juni 2006 undertecknade EU och medlemsstaterna avtalet om det gemensamma europeiska luftrummet med länderna på västra Balkan. Detta följdes av undertecknandet av det första Europa-Medelhavsavtalet om luftfart med Marocko i december 2006. I december 2010 undertecknades ett Europa-Medelhavsavtal om luftfart med Jordanien och ett avtal om gemensamt luftrum med Georgien. Förhandlingar pågår med Ukraina, Libanon, Israel och Moldavien och kommer sannolikt att inledas med Tunisien inom den närmaste framtiden.

Inrättandet av ett större gemensamt luftrum ger fördelar på följande områden:

¹ KOM(2005) 79 slutlig av den 11 mars 2005.

² Europeiska unionens råd, den 27 juni 2005: *Slutsatser om en fortsatt utveckling av EU:s luftfartspolitik gentemot länder utanför EU*.

³ KOM(2008) 596 slutlig av den 1 oktober 2008.

⁴ KOM(2011) 415 slutlig av den 7 juli 2011.

- Genomförande av den europeiska grannskapspolitiken, genom att främja utvecklingen av en integrerad luftfartsmarknad och bättre transportförbindelser mellan alla berörda länder.
- Ekonomisk utveckling i länder som kan bli medlemmar i Europeiska unionen.
- Främjande av strikta europeiska luftfartsnormer som bidrar till att garantera hög flygsäkerhet och högt luftfartsskydd i hela regionen.
- Institutionellt samarbete mellan de ansvariga myndigheterna, till exempel om flygsäkerhet.
- Framtida utveckling av hela den europeiska luftfartssektorn genom tillhandahållande av en enhetlig rättslig ram för en utökad marknadsplats.

I det här meddelandet behandlas den specifika frågan om luftfartsförbindelser mellan EU och Republiken Azerbajdzjan (nedan kallad *Azerbajdzjan*). Med tanke på Azerbajdzjans geografiska läge är goda luftförbindelser med EU avgörande för landets ekonomiska utveckling. Ett avtal om gemensamt luftrum mellan EU och Azerbajdzjan är väsentligt med hänsyn till Azerbajdzjans strategiska läge vid den punkt där Europa och Asien möts.

I januari 2011 förklarade de azerbajdzjanska myndigheterna att man ville förhandla ett avtal om gemensamt luftrum med EU. En ekonomisk analys av de eventuella följderna av att ingå ett sådant avtal⁵ gjordes.

Kommissionen rekommenderar på grundval av detta arbete, som sammanfattas i det här meddelandet, att rådet bemyndigar kommissionen att förhandla om ett övergripande avtal om ett gemensamt luftrum med Azerbajdzjan. Liksom i avtalen mellan EU och andra grannländer bör detta bygga på en kombination av gradvis marknadsöppning och en parallell process för rättsligt samarbete och successiv harmonisering. Prioriterade områden bör vara marknadsöppning, etableringsfrihet, lika konkurrensvillkor och gemensamma bestämmelser i fråga om luftfartssäkerhet, luftfartsskydd, flygledning, sociala frågor och miljö. Regionen Kaukasien har redan undertecknat ett sådant avtal med Georgien.

2. EU – AZERBAJDZJAN: POLITISKA FÖRBINDELSER

Under de senaste tio åren har EU och Azerbajdzjan upprättat nära förbindelser:

- Partnerskaps- och samarbetsavtalet mellan EU och Azerbajdzjan undertecknades 1996 och trädde i kraft 1999⁶. Det täcker en lång rad frågor, till exempel handel, ekonomiskt samarbete och tillnärmning av lagstiftning. Enligt bestämmelserna om tillnärmning av lagstiftning (artikel 43 i partnerskapsavtalet) ska Azerbajdzjan sträva efter att se till att dess lagstiftning (även inom transportssektorn) successivt görs förenlig med EU:s lagstiftning. Transportområdet och Azerbajdzjans behov av att omstrukturera och modernisera sina transportsystem och transportnät för att stärka samarbetet med EU poängteras särskilt i artikel 57 i partnerskapsavtalet. I

⁵ Den ekonomiska utredningen utfördes av Steer Davies Gleave, *Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan*, London, juli 2011.

⁶ EGT L 246(1999), 17.9.1999, s. 3.

synnerhet betonas behovet av samarbete för att modernisera flygplatser och flygledningsinfrastruktur och att främja transeuropeiska förbindelser. EU och Azerbajdzjan förhandlar för närvarande om ett associeringsavtal som en efterföljare till partnerskaps- och samarbetsavtalet. Detta associeringsavtal kommer i hög grad att fördjupa Azerbajdzjans politiska associering och ekonomiska integration med EU, bland annat på transportområdet.

- Europeiska grannskapspolitiken har utvecklats parallellt med denna process och Azerbajdzjan omfattas sedan 2004 av denna politik. Den syftar till att stärka välförhållandet, stabiliteten och säkerheten i EU:s grannländer och att undvika att det skapas nya skiljelinjer med den utvidgade unionen. Politiken genomförs med hjälp av handlingsplaner för den europeiska grannskapspolitiken som EU och vart och ett av partnerländerna kommer överens om. Handlingsplanen för den europeiska grannskapspolitiken för EU – Azerbajdzjan antogs 2006. Transportbestämmelserna i handlingsplanen för den europeiska grannskapspolitiken (för Azerbajdzjan) omfattar utveckling och genomförande av en nationellt hållbar transportpolitik, med inriktning – där så är lämpligt – på ytterligare tillnärmning av lagstiftning och regelverk med europeiska och internationella standarder, särskilt när det gäller säkerhet och skydd för alla transportslag och, inom luftfartssektorn införandet av nya regleringsmekanismer, bland annat i fråga om flygsäkerhet och luftfartsskydd.
- Det östliga partnerskapet lanserades under 2009 för att fördjupa EU:s förbindelser med Armenien, Azerbajdzjan, Georgien, Moldavien, Ukraina och Vitryssland. Idén om ett ambitiösare partnerskap mellan Europeiska unionen och partnerländerna speglas också i den gemensamma förklaringen från toppmötet i Prag om det östliga partnerskapet, som undertecknades den 7 maj 2009 i Prag.
- EU:s huvudsakliga samarbetsmål, politiska åtgärder och prioriterade områden när det gäller Azerbajdzjan fastställs i strategidokumentet för Azerbajdzjan för 2007–2013. Azerbajdzjan har också lagt fram en nationell utvecklingsstrategi, som omfattar en plan för att anta EU-lagstiftning, bland annat vad gäller de gemensamma reglerna för tillhandahållande av lufttrafik (Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen), reglerna om begränsning av buller från civila jetmotordrivna flygplan och reglerna för utredning av flyghaverier och tillbud inom civil luftfart.
- På luftfartsområdet deltar Azerbajdzjan aktivt i olika alleuropeiska luftfartsstrukturer. Azerbajdzjan är sedan 2002 medlem av Europeiska civila luftfartskonferensen (ECAC) och har också ansökt om medlemskap i Eurocontrol. När det gäller luftfartssäkerhet har två överenskommelser undertecknats (2006 och 2009) med Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA)⁷. Genom ett övergripande avtal mellan EU och Azerbajdzjan skapas överensstämmelse mellan det bilaterala avtalet mellan Azerbajdzjan och EU:s medlemsstater och EU-

⁷ Samarbetsavtal mellan Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) Azerbajdzjans civila luftfartsorgan (Azerbaijan Hava Yollari) för insamling och utbyte av information om säkerheten hos luftfartyg som använder flygplatser i gemenskapen samt flygplatser i Republiken Azerbajdzjan, samarbetsavtal mellan Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) och Republiken Azerbajdzjans civila luftfartsmyndighet.

lagstiftningen. Avtalet undertecknades i juli 2009 (det fanns 19 paraferade bilaterala avtal när det övergripande avtalet undertecknades)⁸.

3. LUFTFARTSMARKNADEN OCH EKONOMISKA FÖRBINDELSER MELLAN EU OCH AZERBAJDZJAN

Med tanke på avståndet mellan EU och Azerbajdzjan och den relativt dåliga landtransportinfrastrukturen utgör luftfarten det viktigaste enskilda transportsättet för att koppla samman Azerbajdzjan med flertalet EU-länder.

Azerbajdzjans befolkning uppgår till 8,4 miljoner, vilket är mer än den sammanlagda befolkningen i angränsande Georgien och Armenien. Azerbajdzjans BNP per capita har ökat under de senaste åren. Landet har relativt hög BNP per capita på grund av sin olje- och gasindustri och ligger på en nivå jämförbar med Turkiet⁹.

Den bilaterala handeln mellan EU och Azerbajdzjan växte snabbt i början av 2000-talet fram till början av 2009 då handeln påverkades negativt av den globala ekonomiska krisen och av att de internationella oljepriserna föll. Under 2009 var den totala omsättningen av den bilaterala handeln 8,9 miljarder euro (12,7 miljarder euro 2008), EU:s export till Azerbajdzjan 1,6 miljarder euro (2,1 miljarder euro 2008) och Azerbajdzjans export till EU 7,3 miljarder euro (10,6 miljarder euro år 2008). Trots den ekonomiska krisen fortsatte EU att vara Azerbajdzjans viktigaste handelspartner med 42,8 % av landets totala utrikeshandel (före Turkiet och Indien med 8,1 % var, USA med 7,5 % och Ryssland med 5,9 %). Azerbajdzjan är EU:s överlägset största handelspartner bland de tre sydkaukasiska länderna. EU exporterar huvudsakligen maskiner och transportutrustning till Azerbajdzjan (45,1 % av EU:s totala export till Azerbajdzjan under 2009) och även kemikalier (9,8 %), ädelstenar och halvädelstenar (9,0 %), livsmedel (8,0 %) samt oädla metaller och produkter framställda av dem (6,0 %). Azerbajdzjans exportstruktur består nästan uteslutande av mineraliska bränslen.

Internationella lufttransporter till och från Azerbajdzjan är koncentrerade till den internationella flygplatsen Heydar Aliyev i Baku¹⁰. Trafiktätheten vid flygplatsen har ökat snabbt under de senaste tio åren. 2002 uppgick passagerarantalet till cirka en miljon och 2010 till cirka 1 900 000¹¹. Passagerarterminalerna moderniserades i slutet av 1990-talet och man håller för närvarande på med att anlägga en ny internationell terminal. Denna beräknas vara klar under 2012 och kommer att ha en kapacitet på 3 miljoner passagerare per år.

Passagerartrafiken mellan EU och Azerbajdzjan är fortfarande relativt låg. Trafiken till/från EU-länder utgör omkring 10 % av den totala passagerartrafiken till/från

⁸ EUT L 265, 25.9.2009, s. 25.

⁹ Enligt World Economic Outlook Databas, april 2011, var Azerbajdzjans BNP per capita 6 008 US-dollar (ca 4 230 euro) år 2010. Azerbajdzjans BNP baserad på köpkraftsparitet per capita 2010 var 10 033 enligt aktuell dollarkurs.

¹⁰ I Aeronautical Information Publication anges fyra andra internationella flygplatser i Azerbajdzjan, men det finns ingen regelbunden flygtrafik till EU-länder från dessa flygplatser. Moskva, Kiev, St. Petersburg och Istanbul är de internationella destinationer som dessa flygplatser har flygtrafik till.

¹¹ Siffrorna avser antalet passagerare till/från Heydar Aliyev. Styra Davies gleave: *Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan*.

Azerbajdzjan. Under 2009 transporterades cirka 194 200 passagerare mellan flygplatser i EU-27 och Azerbajdzjan¹². Under 2009 stod de sex största marknaderna (Storbritannien – 35 %, Tyskland – 23 %, Österrike – 17 %, Frankrike – 8 %, Sverige – 6 % och Lettland – 6 %) för 95 % av den totala passagerartrafiken mellan EU och Azerbajdzjan. Den största passagerarvolymen under 2009 var på sträckorna London-Baku, följt av Frankfurt-Baku och Wien-Baku. Den azerbajdzjanska marknaden kan vara attraktiv för EU-lufttrafikföretag med tanke på möjligheterna till avkastning och intäkter på grund av det stora antalet affärsresor som är förknippade med olje- och gasindustrin.

Azerbajdzjan har förhandlat fram ett luftfartsavtal med 21 medlemsstater (Belgien, Bulgarien, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Grekland, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Nederländerna, Polen, Rumänien, Slovakien, Spanien, Sverige, Storbritannien, Tjeckien, Tyskland och Österrike). Visserligen är en del avtal öppnare än tidigare, men luftfartsavtalen med EU:s medlemsstater är fortfarande ganska restriktiva särskilt vad gäller kapacitetsöverenskommelser (t.ex. frekvens) och i vissa fall rutter. Det nuvarande systemet med bilaterala avtal mellan EU:s medlemsstater och Azerbajdzjan leder därför till nackdelar för flera EU-lufttrafikföretag och för konsumenterna i vissa medlemsstater. I den ekonomiska studie som kommissionen beställt konstateras att efterfrågan på flygresor mellan EU och Azerbajdzjan överstiger utbudet.

I juli 2010 hade fyra EU-lufttrafikföretag flygtrafik till Azerbajdzjan: AirBaltic från Riga, Austrian Airlines från Wien, British Midland Airways från London och Lufthansa från Frankfurt. Dessa lufttrafikföretags andel på marknaden för EU–Azerbajdzjan uppgår till 72 % av alla flygpassagerare. Lufttrafikföretag och knutpunkter i EU har också en stor marknadsandel när det gäller passagerartrafiken mellan Azerbajdzjan och Nordamerika¹³. Under perioden 2008–2010 ökade de turkiska lufttrafikföretagens flygningar till Baku avsevärt och Istanbul har blivit en allt större konkurrent när det gäller trafik mellan Azerbajdzjan och EU och mellan Azerbajdzjan och Nordamerika¹⁴. Under 2008–2010 ökade flygtrafiken mellan EU-27 och Azerbajdzjan med 10,9 %.

Azerbaijan Airlines är det enda flygbolag som bedriver regelbunden trafik mellan Azerbajdzjan och EU. Bolagets viktigaste internationella flyglinje går till Moskva och den näst viktigaste till Istanbul. Under 2010 transporterade Azerbaijan Airlines 800 000 passagerare (antalet passagerare uppgick 2007 till ungefär 1 450 000). 8 % av det totala antalet flygningar i juli 2010 gick till/från EU:s medlemsstater. Under 2010 hade Azerbaijan Airlines flygtrafik till Paris, London, Milano, Prag och Riga och var det enda bolaget som flög till Prag, Paris och Milano (inga EU-lufttrafikföretag trafikerade således dessa rutter). I juni 2011 inledde Azerbaijan

¹² All transportstatistik härrör från en undersökning som utfördes för kommissionens räkning (Steer Davies Gleave: *Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan*. Passagerarsiffrorna grundar sig på uppgifter från Eurostat och omfattar samtliga passagerare som rest på en flygsträcka, inräknat transitpassagerare och transferpassagerare via en EU-medlemsstat/Azerbajdzjan.

¹³ 2010 reste fler än 7 000 personer från Azerbajdzjan till Nordamerika (beräknat från ursprungsort till destinationsort). Cirka två tredjedelar av dessa passagerare reste antingen via Frankfurt eller London/Heathrow.

¹⁴ 2010 reste mer än 2 300 passagerare via Istanbul till Nordamerika. Antalet transferpassagerare är ungefär detsamma som i London/Heathrow.

Airlines flygningar till Aberdeen. I trafiken till EU använder Azerbaijan Airlines relativt moderna flygplan A319 och Boeing 757 som komplement.

Flygpriserna från Baku till EU-destinationer (och omvänt) är relativt höga. En kombination av begränsad nätverkskonkurrens och stor efterfrågan från företag inom olje- och gasindustrin har lett till att flygpriserna fortfarande är relativt höga på flygmarknaden mellan EU och Azerbajdzjan. Analyser av flygpriserna på jämförbara marknader visar att efterfrågan på flygresor mellan EU och Azerbajdzjan är större än tillgången. Resultatet är en marknad där biljettpriserna är konstlat höga och efterfrågan på fritidsresor inte tillgodosedd. Ökad konkurrens efter avreglering (särskilt begränsningarna när det gäller kapacitetsöverenskommelser) kan leda till lägre biljettpriser, vilket gagnar resenärerna.

4. FÖRDELARNA MED ETT AVTAL MELLAN EU OCH AZERBAJDZJAN OM GEMENSAMT LUFTRUM

Det gemensamma luftrum som skapades i början av 1990-talet har bidragit avsevärt till att öka sektorns dynamik och effektivitet och medfört stora ekonomiska och sociala fördelar.

De avtal om gemensamt luftrum som ingåtts med EU:s grannländer i öster och söder har liknande positiva effekter när det gäller transportvolymerna och har visat att effektivitet även kan uppnås för dessa marknader. En årlig tillväxttakt på ca 12 % i antalet tillgängliga platser uppnåddes mellan EU och länderna på västra Balkan efter liberaliseringen av denna marknad under 2006 och 2010.

I den ekonomiska analys som genomförts undersöks de eventuella effekterna av ett avtal om gemensamt luftrum mellan EU och Azerbajdzjan. Enligt studien skulle en liberalisering leda till en högre tillväxttakt under 2010–2020. I ett oförändrat scenario skulle passagerarantalet öka med 77 % jämfört med 2010, vilket motsvarar ett årligt genomsnitt på 5,9 %. Vid en ”fullständig liberalisering” (omedelbar eller gradvis) skulle dock antalet passagerare öka med totalt 98 % under perioden 2010–2020, eller med ett årligt genomsnitt på 7 %¹⁵.

Den ekonomiska nyttan av ett avtal om gemensamt luftrum uppskattas till omkring 44,2 miljoner euro under de fem första åren efter liberaliseringen (vilket främst beror på förbättrade anslutningsmöjligheter, lägre biljettpriser, fler flygresor och därmed förknippad ekonomisk verksamhet). Analysen visar också att flygpriserna sannolikt kommer att sjunka på flyglinjer där det finns eller kommer att bli konkurrens. Ett avtal mellan EU och Azerbajdzjan skulle skapa nya marknadsmöjligheter för lufttrafikföretag i EU. En del av dem har uttryckt intresse för att upprätta ytterligare flygförbindelser eller nya förbindelser till Baku om de nuvarande restriktionerna för kapacitetsdelning skulle upphävas. Ett avtal om gemensamt luftrum skulle också kunna underlätta integreringen av azerbajdzjanska lufttrafikföretag i befintliga allianser av EU-lufttrafikföretag och därmed möjliggöra utveckling av integrerade produkter och bättre tjänster till passagerare samt ökad effektivitet genom stordriftsfördelar. Erfarenheten visar dessutom att genomförandemekanismen för

¹⁵ ”Fullständig liberalisering” innebär ett antagande om att tredje, fjärde och femte frihetsrättigheterna skulle beviljas (omedelbart eller gradvist).

gemensamma luftfartsavtal bidrar till att lösa eventuella frågor som rör affärsverksamheten (huvudsakligen genom gemensamma kommittén).

Minst lika viktiga som dessa ekonomiska fördelar är emellertid övergripande politiska överväganden eftersom ett sådant avtal avsevärt skulle stödja målen i den europeiska grannskapspolitiken, det östliga partnerskapet samt partnerskaps- och samarbetsavtalet och det framtida associeringsavtalet med Azerbajdzjan samt främja EU:s höga nivå i fråga om flygsäkerhet, luftfartsskydd och andra standarder.

Azerbajdzjan kommer sannolikt att få en del omkostnader som sammanhänger med kravet att anta och genomföra ett avtal om gemensamt luftrum. Dessa kostnader skulle dock vara mycket lägre än de förväntade fördelarna av ett sådant avtal. Enligt den ekonomiska studien beräknas den totala personalkostnaden under en femårsperiod (diskonterad) till 1,8–2,2 miljoner euro. Det bör dock påpekas att kravet att förbättra standarder också kan hänföra sig till andra internationella åtaganden som Azerbajdzjan gjort (ICAO, avtal med tredjeländer som USA).

Ett avtal om gemensamt luftrum mellan EU och Azerbajdzjan skulle skapa rättvisa konkurrensförhållanden för alla EU:s lufttrafikföretag och göra det möjligt för resenärer i samtliga medlemsstater att dra nytta av liknande villkor och ökad trafik mellan EU och Azerbajdzjan och vice versa. Dessutom skulle ett avtal om gemensamt luftrum mellan EU och Azerbajdzjan utgöra rättslig grund för att upprätta flygtrafik från de medlemsstater som för närvarande inte har bilaterala luftfartsavtal med Azerbajdzjan.

5. SLUTSATSER

Marknadsöppningen skulle förbättra resmöjligheterna för resenärer i EU och Azerbajdzjan och leda till ekonomiska fördelar för både lufttrafikföretag och flygplatser i EU och Azerbajdzjan. Förbättrade anslutningar och fler destinationsorter kommer sannolikt att främja affärsverksamheten i Azerbajdzjan och utländska investeringar.

Det är viktigt att se till att marknadsöppningen och marknadsintegrationen sker på ett väl avvägt sätt och att hänsyn tas till andra viktiga policymål och åtgärder för att mildra eventuella negativa effekter. I detta sammanhang är det viktigt att se till att marknadsöppningen parallellt åtföljs av rättsligt samarbete och gradvis konvergens. Detta är av särskild betydelse inom viktiga områden som flygsäkerhet, luftfartsskydd, miljöskydd och tillämpning av konkurrenslagstiftningen.

En förutsättning för öppna marknader är ramar som garanterar rättvis konkurrens och en hög grad av flygsäkerhet och luftfartsskydd. När det gäller miljöaspekter måste avtalet vara förenligt med EU:s åtaganden för en hållbar utveckling. Det är särskilt viktigt att se till att avtalet inte begränsar EU:s möjligheter att tillämpa rättsliga eller ekonomiska styrmedel för att lindra oönskade biverkningar av lufttrafikens tillväxt, bland annat när det gäller luftkvalitet och buller kring flygplatser och genom dess bidrag till klimatförändringen. Möjligheten att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till Azerbajdzjan innebär för flygledningstjänsten att nuvarande säkerhetsnormer kan förbättras, att effektiviteten och kapaciteten kan optimeras, utsläppen per flygning minskas och förseningarna minimeras.

Ett omfattande mandat för förhandlingar med Azerbajdzjan bör bygga på två likvärdiga delar: å ena sidan marknadsöppning och liberalisering och å andra sidan harmonisering av lagstiftningen gällande flygsäkerhet, luftfartsskydd och andra standarder utanför EU:s gränser. I detta avseende skulle ett avtal mellan EU och Azerbajdzjan om gemensamt luftrum på ett betydande sätt bidra till att nå målen för den europeiska grannskapspolitiken, det östra partnerskapet, partnerskaps- och samarbetsavtalet mellan EU och Azerbajdzjan samt det framtida associeringsavtalet.

Därför föreslår kommissionen att förhandlingar inleds i syfte att sluta ett omfattande gemensamt luftfartsavtal med Azerbajdzjan och uppmanar rådet att bemyndiga kommissionen att inleda förhandlingar om ett sådant avtal. Förhandlingarna kommer att föras av kommissionens avdelningar i samarbete med den Europeiska utrikestjänsten, med vederbörlig hänsyn till rådets beslut 2010/427/EU.

Kommissionen kommer, i nära samarbete med medlemsstaterna och alla berörda parter, att fortsätta arbetet med att utveckla och förverkliga de mål som anges i förslaget till rådets beslut.