



EURÓPSKA KOMISIA

V Bruseli 30.8.2011
KOM(2011) 527 v konečnom znení

OZNÁMENIE KOMISIE

Vytvorenie spoločného leteckého priestoru s Azerbajdžanskou republikou

OZNÁMENIE KOMISIE

Vytvorenie spoločného leteckého priestoru s Azerbajdžanskou republikou

1. Úvod

Vo svojom oznámení z roku 2005 s názvom Rozvoj vonkajšej politiky Spoločenstva v oblasti letectva¹ Komisia vyzdvihla význam vytvorenia spoločného leteckého priestoru s východnými a južnými susednými krajinami. Konečným cieľom takéhoto spoločného leteckého priestoru je vytvoriť veľký a otvorený trh leteckej dopravy založený na spoločných pravidlách. V júni 2005 Rada Európskej únie podporila tento cieľ a uvítala pokrok dosiahnutý pri integrovaní susedných krajín EÚ do takéhoto rámca².

Komisia analyzovala priebeh tohto procesu vo svojom oznámení z roku 2008 s názvom Spoločný letecký priestor so susednými krajinami do roku 2010: správa o pokroku³. Vyplýva z neho, že sa v rámci tohto procesu dosiahli pozitívne výsledky a že by sa mal zrýchliť. Komisia okrem toho v júli 2011 uverejnila oznámenie s názvom EÚ a jej susedné regióny: obnovená koncepcia spolupráce v oblasti dopravy⁴. V tomto oznámení sa znovu opakuje, že stratégia týkajúca sa Spoločného európskeho leteckého priestoru (ECAA) vznikla, aby sa umožnilo postupné otvorenie trhu medzi EÚ a jej susednými krajinami v spojení s konvergenciou právnych predpisov prostredníctvom postupnej realizácie pravidiel EÚ. Proces otvárania trhu a konvergencia právnych predpisov sa uskutočňujú paralelne s cieľom podporiť spravodlivú hospodársku súťaž a normy EÚ vrátane noriem bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany a životného prostredia. ECAA sa zriadila na základe komplexných dohôd o leteckých službách, ktoré podporujú celkové hospodárske a obchodné vzťahy, ako aj cestovný ruch a poskytujú nové príležitosti prevádzkovateľom a širší výber spotrebiteľom. Bližšia integrácia dopravných trhov EÚ a trhov krajín zúčastňujúcich sa európskej susedskej politiky môže zrýchliť, zlacniť a zefektívniť dopravné spojenia, z čoho budú mať výhody občania aj podnikateľské subjekty.

Rozšírením Európskej únie v roku 2004 a 2007 sa ďalej prehĺbila vzájomná závislosť medzi EÚ a jej susednými krajinami. V júni 2006 EÚ a jej členské štáty podpísali Dohodu o Spoločnom európskom leteckom priestore (ECAA) s krajinami západného Balkánu. Potom nasledoval podpis prvej euro-stredomorskej dohody o leteckej doprave s Marokom v decembri 2006. V decembri 2010 bola podpísaná euro-stredomorská dohoda o leteckej doprave s Jordánskom a dohoda o spoločnom leteckom priestore s Gruzínskom. Prebiehajú rokovania s Ukrajinou, Libanonom,

¹ KOM(2005) 79 v konečnom znení z 11. marca 2005.

² Zasadnutie Rady Európskej únie z 27. júna 2005: „Závery týkajúce sa rozvoja programu vonkajšej politiky Spoločenstva v oblasti letectva“.

³ KOM(2008) 596 v konečnom znení z 1. októbra 2008.

⁴ KOM(2011) 415 v konečnom znení zo 7. júla 2011.

Izraelom a Moldavskom a v blízkej budúcnosti sa očakáva otvorenie rokovaní s Tuniskom.

Vytvorenie širšieho spoločného leteckého priestoru má viacero výhod. Prispieva k:

- realizácii európskej susedskej politiky uľahčovaním vytvárania integrovaného trhu leteckej dopravy a lepších dopravných spojení medzi zúčastnenými krajinami,
- hospodárskemu rozvoju krajín, ktoré majú nádej stať sa členom Európskej únie,
- podpore európskych noriem v oblasti leteckej dopravy na vysokej úrovni, pričom pomáha zaistiť vysokú úroveň bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany leteckej dopravy v širšom regióne,
- inštitucionálnej spolupráci medzi zodpovednými orgánmi, napr. v oblasti bezpečnosti letectva,
- budúcemu vytvoreniu globálneho európskeho leteckého priemyslu poskytnutím súdržného regulačného rámca pre rozšírený trh.

Toto oznámenie sa zameriava na osobitné otázky vzťahov v leteckej doprave medzi EÚ a Azerbajdžanskou republikou (ďalej len „Azerbajdžan“). Vzhľadom na geografickú polohu Azerbajdžanu sú dobré spojenia v leteckej doprave medzi ním a EÚ rozhodujúce pre hospodársky rozvoj tejto krajiny. Strategická poloha na rozhraní Európy a Ázie robí z Azerbajdžanu jasného kandidáta na uzatvorenie dohody o spoločnom leteckom priestore s EÚ.

V januári 2011 azerbajdžanské orgány vyjadrili záujem rokovať s EÚ o dohode o spoločnom leteckom priestore. Následne bola vykonaná hospodárska analýza možného vplyvu uzavretia takejto dohody⁵.

Na základe tejto práce, ktorej zhrnutie sa nachádza v tomto oznámení, Komisia odporúča Rade, aby poverila Komisiu rokovaním o uzavretí komplexnej dohody o spoločnom leteckom priestore s Azerbajdžanom. Táto dohoda by sa mala na základe logiky dohôd medzi EÚ a inými susednými krajinami opierať o kombináciu postupného otvárania trhu so súčasne prebiehajúcim procesom regulačnej spolupráce a postupnej harmonizácie. Prioritnými oblasťami by mali byť otvorenie trhu, sloboda usadiť sa, rovnaké podmienky hospodárskej súťaže a spoločné pravidlá v oblasti bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany leteckej dopravy, manažmentu letovej prevádzky, sociálnych podmienok a ochrany životného prostredia. Pokiaľ ide o región Kaukazu, takáto dohoda už bola podpísaná s Gruzínskom.

2. EÚ – AZERBAJDŽAN: POLITICKÉ VZŤAHY

V poslednom desaťročí nadviazali EÚ a Azerbajdžan úzke vzťahy:

⁵ Túto hospodársku analýzu realizovala firma Steer Davies Gleave. „Štúdia o hospodárskych prínosoch dohody o spoločnom leteckom priestore medzi EÚ a Azerbajdžanskou republikou“, Londýn, júl 2011.

- Dohoda o partnerstve a spolupráci medzi EÚ a Azerbajdžanom (PCA) bola podpísaná v roku 1996 a platnosť nadobudla v roku 1999⁶. Vzťahuje sa na celý rad otázok vrátane obchodu, hospodárskej spolupráce a aproximácie práva. Podľa ustanovení týkajúcich sa aproximácie práva (článok 43 PCA) sa má Azerbajdžan snažiť o zabezpečenie toho, aby jeho právne predpisy (vrátane odvetvia dopravy) boli postupne zlučiteľné s právnymi predpismi EÚ. Oblasť dopravy a potreba, aby Azerbajdžan reštrukturalizoval a modernizoval svoj dopravný systém a siete v záujme posilnenia spolupráce medzi EÚ a Azerbajdžanom, sa osobitne zdôrazňujú v článku 57 PCA. Osobitný dôraz sa kladie na potrebu spolupráce na modernizácii letísk a infraštruktúry letovej prevádzky, ako aj podpory transeurópskych prepojení. EÚ a Azerbajdžan v súčasnosti vedú rokovania o dohode o pridružení, ktorá by nahradila PCA. Táto dohoda o pridružení výrazným spôsobom prehĺbi vzťahy a hospodársku integráciu s EÚ vrátane odvetvia dopravy.
- Súčasne s týmto procesom sa od roku 2004 vyvíjala aj európska susedská politika (ESP), ktorej súčasťou sa v roku 2004 stal aj Azerbajdžan. ESP sa zameriava na posilnenie prosperity, stability a bezpečnosti krajín susediacich s EÚ a na predchádzanie vzniku nových deliacich čiar medzi nimi a rozšírenou Úniou. Táto politika sa realizuje prostredníctvom akčných plánov európskej susedskej politiky (ENPAP), na ktorých sa s EÚ osobitne dohodli jednotlivé partnerské krajiny. Akčný plán európskej susedskej politiky medzi EÚ a Azerbajdžanom bol prijatý v roku 2006. V prípade Azerbajdžanu ustanovenia ENPAP obsahujú rozvoj a realizáciu vnútroštátnej udržateľnej dopravnej politiky, v prípade potreby so zameraním na ďalšie zblížovanie legislatívneho a regulačného rámca s európskymi a medzinárodnými normami, najmä v oblasti bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany (pri všetkých druhoch dopravy), a v odvetví leteckej dopravy zavedenie nových regulačných mechanizmov vrátane otázok bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany.
- Iniciatíva Východné partnerstvo bola otvorená v roku 2009 s cieľom prehĺbiť vzťahy EÚ s Arménskom, Azerbajdžanom, Bieloruskom, Gruzínskom, Moldavskom a Ukrajinou. Koncepcia ambicióznejšieho partnerstva medzi Európskou úniou a partnerskými krajinami sa zohľadňuje v spoločnom vyhlásení pražského samitu Východného partnerstva podpísanom 7. mája 2009 v Prahe.
- Hlavné ciele spolupráce EÚ, politické reakcie a prioritné oblasti, pokiaľ ide o Azerbajdžan, sú ustanovené v dokumente o stratégii krajiny pre Azerbajdžan na roky 2007 až 2013. Azerbajdžan takisto predstavil národnú stratégiu rozvoja, ktorá zahŕňa plán prijať rôzne právne predpisy EÚ aj vo vzťahu k spoločným pravidlám prevádzky letových služieb [nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 o spoločných pravidlách prevádzky letových služieb v Spoločenstve], ako aj pravidlám obmedzenia hlučnosti z civilných podzvukových prúdových letúnov a pravidlám vyšetrovania nehôd a incidentov v civilnom letectve.
- Pokiaľ ide o samotné letectvo, Azerbajdžan sa aktívne zapája do rôznych celoeurópskych leteckých štruktúr. Azerbajdžan je od roku 2002 členom ECAC (Európska konferencia civilného letectva). Podal žiadosť o členstvo v organizácii

⁶ Ú. v. ES L 246, 17. septembra 1999, s. 3.

Eurocontrol. V oblasti bezpečnosti letectva boli s Európskou agentúrou pre bezpečnosť letectva (EASA)⁷ v roku 2006 a 2009 podpísané dve pracovné dohody. „Horizontálna dohoda“ medzi EÚ a Azerbajdžanom, ktorá zosúladzuje dvojstranné dohody medzi Azerbajdžanom a členskými štátmi EÚ s právnymi predpismi EÚ, bola podpísaná v roku 2009 (v čase podpisu horizontálnej dohody existovalo 19 parafovaných dvojstranných dohôd)⁸.

3. TRH S LETECKOU DOPRAVOU A HOSPODÁRSKE VZŤAHY MEDZI EÚ A AZERBAJDŽANOM

Vzhľadom na vzdialenosť medzi EÚ a Azerbajdžanom a relatívne zlú pozemnú dopravnú infraštruktúru predstavuje letecká doprava najdôležitejší druh dopravy medzi Azerbajdžanom a väčšinou členských štátov EÚ.

Azerbajdžan má 8,4 miliónov obyvateľov, čo predstavuje viac ako spoločný počet obyvateľov susediacich krajín Gruzínska a Arménska. HDP Azerbajdžanu na obyvateľa sa počas posledných rokov zvýšil a vďaka ropnému a plynárenskému priemyslu je HDP na obyvateľa porovnateľný s úrovňou Turecka⁹.

Obchod medzi EÚ a Azerbajdžanom zaznamenával rýchly rast od začiatku tohto desaťročia do začiatku roku 2009, keď naň negatívne doľahla svetová hospodárska kríza spojená aj s pádom medzinárodných cien ropy. V roku 2009 predstavoval celkový obrat dvojstranného obchodu 8,9 miliárd EUR (v roku 2008 12,7 miliárd EUR), vývoz EÚ do Azerbajdžanu bol v hodnote 1,6 miliardy EUR (v roku 2008 2,1 miliardy EUR) a vývoz Azerbajdžanu do EÚ dosiahol 7,3 miliardy EUR (v roku 2008 10,6 miliárd EUR). Napriek hospodárskej kríze je EÚ naďalej hlavným obchodným partnerom Azerbajdžanu so 42,8 % podielom na celkovom vonkajšom obchode (pred Tureckom a Indiou, každý s 8,1 % podielom, USA so 7,5 % podielom a Ruskom s 5,9 % podielom). Azerbajdžan je s veľkým náskokom najväčší obchodný partner EÚ spomedzi troch krajín v oblasti Zakaukazska. EÚ vyváža do Azerbajdžanu najmä stroje a dopravné zariadenia (v roku 2009 45,1 % celkového objemu vývozu EÚ do Azerbajdžanu) a takisto chemikálie (9,8 %), drahokamy a polodrahokamy (9,0 %), potraviny (8,0 %) a základné kovy a z nich vyrobené produkty (6,0%). Vývoz z Azerbajdžanu pozostáva takmer výlučne z minerálnych palív.

Medzinárodná letecká doprava do/z Azerbajdžanu sa sústreďuje na medzinárodnom letisku Hejdara Alijeva v Baku¹⁰. Za posledné desaťročie objem leteckej dopravy na

⁷ Pracovná dohoda medzi Európskou agentúrou pre bezpečnosť letectva (EASA) a Štátnou spoločnosťou pre civilné letectvo „Azerbaijan Hava Yolları“ o zhromažďovaní a výmene informácií o bezpečnosti lietadiel využívajúcich letiská Spoločenstva a letiská Azerbajdžanskej republiky. Pracovná dohoda medzi Európskou agentúrou pre bezpečnosť letectva (EASA) a Národným orgánom civilného letectva Azerbajdžanskej republiky.

⁸ Ú. v. EÚ L 265, 9. októbra 2009, s. 25.

⁹ Podľa databázy výhľadu globálnej ekonomiky z apríla 2011 HDP Azerbajdžanu na obyvateľa v roku 2010 dosiahol 6008 USD (približne 4230 EUR). HDP Azerbajdžanu vo vyjadrení parity kúpnej sily na obyvateľa v roku 2010 dosiahol 10 033 súčasných medzinárodných dolárov.

¹⁰ V leteckej informačnej príručke sa uvádzajú ďalšie štyri medzinárodné letiská v Azerbajdžane, ale pravidelné lety z nich do členských štátov EÚ sa neprevádzkujú. Medzinárodné destinácie, na ktoré sa lieta z týchto letísk, sú iba Moskva, Kyjev, Sankt Petersburg a Istanbul.

letisku rýchlo rástol. V roku 2002 letisko zaznamenalo milión cestujúcich a v roku 2010 to bolo približne 1 900 000¹¹. Letiskové terminály pre verejnosť boli modernizované koncom 90-tych rokov a momentálne prebieha výstavba nového medzinárodného terminálu. Ukončenie výstavby sa plánuje na rok 2012 a kapacita terminálu bude 3 milióny cestujúcich ročne.

Objem osobnej leteckej dopravy medzi EÚ a Azerbajdžanom je stále na relatívne nízkej úrovni, pričom počet cestujúcich do/z členských štátov EÚ predstavuje približne 10 % celkového počtu cestujúcich do/z Azerbajdžanu. Za rok 2009 sa medzi letiskami v EÚ-27 a Azerbajdžanom prepravilo približne 194 200 cestujúcich¹². V roku 2009 predstavovalo šesť najväčších trhov (Spojené kráľovstvo – 35 %, Nemecko – 23 %, Rakúsko – 17 %, Francúzsko – 8 %, Švédsko – 6 % a Lotyšsko – 6 %) 95 % celkového objemu osobnej leteckej dopravy medzi EÚ a Azerbajdžanom. Trasou s najvyšším počtom cestujúcich v roku 2009 bola trasa Londýn – Baku, ďalej Frankfurt – Baku a Viedeň – Baku. Azerbajdžanský trh môže byť pre letecké spoločnosti atraktívny z hľadiska výnosov a príjmov, a to vďaka vysokému podielu obchodných cestujúcich v súvislosti s ropným a plynárenským priemyslom.

Azerbajdžan vyrokoval dohodu o leteckých službách (ASA) s 21 členskými štátmi EÚ (Belgicko, Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Estónsko, Fínsko, Francúzsko, Grécko, Holandsko, Litva, Lotyšsko, Luxembursko, Nemecko, Poľsko, Rakúsko, Rumunsko, Slovensko, Spojené kráľovstvo, Španielsko, Švédsko a Taliansko). Niektoré dohody sa síce začali uvoľňovať, ASA s členskými štátmi EÚ sú však skôr reštriktívne, najmä vzhľadom na kapacitné aspekty (napr. počet letov) a v niektorých prípadoch vo vzťahu k možnostiam presmerovania letov. Súčasný systém dvojstranných dohôd o leteckých službách medzi členskými štátmi a Azerbajdžanom môže preto znevýhodňovať niekoľko leteckých spoločností z EÚ, ako aj spotrebiteľov v niektorých členských štátoch. Z hospodárskej štúdie vypracovanej na objednávku Komisie vyplynulo, že dopyt po leteckej doprave medzi EÚ a Azerbajdžanom prevažuje ponuku.

V roku 2010 pôsobili na azerbajdžanskom trhu štyri letecké spoločnosti z EÚ: airBaltic z Rigy, Austrian Airlines z Viedne, British Midland Airways z Londýna a Lufthansa z Frankfurtu. Podiel týchto štyroch spoločností EÚ na trhu medzi EÚ a Azerbajdžanom dosahuje 72 % všetkých prepravených cestujúcich. Aj pokiaľ ide o osobnú leteckú dopravu medzi Azerbajdžanom a Severnou Amerikou, letecké spoločnosti EÚ a huby (prestupové letiská) majú vysoký podiel na trhu¹³. Na druhej strane v období od roku 2008 do roku 2010 letecká spoločnosť Turkish Airlines výrazne zvýšila počet letov do Baku a Istanbul sa stal rastúcim konkurentom v

¹¹ Údaje sa týkajú cestujúcich priletajúcich na medzinárodné letisko Hejdara Alijeva a odlietajúcich z neho. Steer Davies Gleave: Štúdia o hospodárskych výhodách dohody o spoločnom leteckom priestore medzi EÚ a Azerbajdžanskou republikou.

¹² Všetky údaje o objeme dopravy pochádzajú zo štúdie zadanej Komisiou (Steer Davies Gleave: Štúdia o hospodárskych výhodách dohody o spoločnom leteckom priestore medzi EÚ a Azerbajdžanskou republikou). Tieto údaje sa opierajú o informácie EUROSTAT-u a zahŕňajú všetkých cestujúcich na letovom segmente vrátane tranzitných, ako aj transférových cestujúcich cez členský štát EÚ/Azerbajdžan.

¹³ V roku 2010 cestovalo z Azerbajdžanu ako východiskovej krajiny do Severnej Ameriky ako cieľového miesta viac ako 7000 cestujúcich. Takmer dve tretiny z nich použili ako miesta transferu Frankfurt alebo letisko Heathrow v Londýne.

leteckej doprave medzi Azerbajdžanom a EÚ, ako aj medzi Azerbajdžanom a Severnou Amerikou¹⁴. V období od roku 2008 do roku 2010 bol zaznamenaný rast objemu dopravy medzi EÚ-27 a Azerbajdžanom na úrovni 10,9 %.

Azerbaijan Airlines je jedinou azerbajdžanskou spoločnosťou, ktorá prevádzkuje pravidelné lety medzi Azerbajdžanom a EÚ. Najvýznamnejšou medzinárodnou trasou pre spoločnosť Azerbaijan Airlines je linka do Moskvy, po ktorej nasleduje Istanbul. V roku 2010 Azerbaijan Airlines prepravili 800 000 cestujúcich (v roku 2007 dosiahol počet cestujúcich približne 1 450 000). Z celkového počtu letov v júli 2010 bolo 8 % letov do/z členských štátov EÚ. V roku 2010 Azerbaijan Airlines lietala do Paríža, Londýna, Milána, Prahy a Rigy, pričom do Prahy, Paríža a Milána lietala výlučne spoločnosť Azerbaijan Airlines (na týchto trasách nelietal žiadny iný letecký dopravca EÚ). Azerbaijan Airlines začala v roku 2011 prevádzkovať lety do Aberdeenu. Azerbaijan Airlines využíva na lety do EÚ relatívne moderné lietadlá (A319 doplnené Boeingom 757).

Ceny leteniek z Baku do cieľov v EÚ (a naspäť) sú relatívne vysoké. Na trhu medzi EÚ a Azerbajdžanom ostali ceny leteniek relatívne vysoké v dôsledku kombinácie obmedzenej konkurencie v sieti a vysokého dopytu na strane obchodných cestujúcich (ropný a plynárenský priemysel). Z analýzy cien leteniek na porovnateľných trhoch možno odvodiť, že dopyt po cestovaní medzi EÚ a Azerbajdžanom prevyšuje ponuku. Výsledkom je trh, na ktorom sa umelo udržiavajú vysoké ceny a rekreačné cestovanie je potlačené. Nárast hospodárskej súťaže po liberalizácii (najmä v súvislosti s obmedzeniami kapacít) môže viesť k poklesu cien v prospech cestujúcich.

4. VÝHODY DOHODY O SPOLOČNOM LETECKOM PRIESTORE MEDZI EÚ A AZERBAJDŽANOM

Vytvorenie jednotného trhu leteckej dopravy začiatkom 90. rokov významne prispelo k vyššej dynamike a efektívnosti sektora a prinieslo výrazné hospodárske a sociálne výhody.

Uzavretie dohôd o spoločnom leteckom priestore s východnými a južnými susednými krajinami Únie preukázalo, že podobné pozitívne výsledky týkajúce sa objemu a efektivity dopravy možno dosiahnuť aj na týchto trhoch. V tejto súvislosti sa medzi EÚ a západným Balkánom od liberalizácie tohto trhu v roku 2006 a 2010 dosiahli v súvislosti s dostupnými miestami na sedenie ročné miery rastu približne 12%.

V uvedenej hospodárskej štúdii sa skúmali možné vplyvy dohody o spoločnom leteckom priestore medzi EÚ a Azerbajdžanom. V štúdii sa odhaduje, že od roku 2010 do roku 2020 možno vďaka liberalizácii dosiahnuť vyššie miery rastu. Podľa scenára „bez zmeny“ by sa počet cestujúcich zvýšil v porovnaní s úrovňou v roku 2010 o 77 %, čo predstavuje ročný priemer vo výške 5,9 %. Na základe scenára

¹⁴

V roku 2010 cestovalo cez Istanbul do Severnej Ameriky viac ako 2300 cestujúcich. Tento počet transférových cestujúcich je podobný ako na letisku Heathrow v Londýne.

úplnej liberalizácie (okamžitý alebo postupný prístup) by sa však počet cestujúcich od roku 2010 do roku 2020 zvýšil celkovo o 98 %, t. j. ročný priemer by bol 7 %¹⁵.

Hospodárske prínosy takejto dohody o spoločnom leteckom priestore sa odhadujú na približne 44,2 miliónov EUR počas prvých piatich rokov po liberalizácii (najmä z dôvodu zvýšenia spojov, nižších cien leteniek, zvýšeného objemu leteckej dopravy a súvisiacich hospodárskych činností). Z analýzy takisto vyplýva, že ceny leteniek na trasách s existujúcou konkurenciou sa pravdepodobne znížia. Dohoda medzi EÚ a Azerbajdžanom by leteckým dopravcom lietajúcim do EÚ priniesla nové trhové príležitosti, pričom niektorí z nich vyjadrili záujem o prevádzkovanie ďalších letov alebo zavedenie nových liniek do Baku v prípade, že by sa odstránili súčasné kapacitné obmedzenia. Dohodou o spoločnom leteckom priestore by sa mohla uľahčiť aj integrácia azerbajdžanských leteckých dopravcov do existujúcich aliancií leteckých dopravcov EÚ a tak by sa umožnil vznik integrovaných produktov a lepších služieb pre cestujúcich a zvýšila by sa efektivita prostredníctvom úspor z rozsahu. Zo skúseností ďalej vyplýva, že mechanizmus vykonávania dohôd o spoločnom leteckom priestore pomáha riešiť možné problémy pri vykonávaní podnikateľskej činnosti (najmä prostredníctvom spoločného výboru).

Prinajmenšom rovnako dôležité ako tieto hospodárske výhody sú však celkové politické aspekty, keďže takouto dohodou by sa výrazným spôsobom podporili ciele európskej susedskej politiky, Východného partnerstva, ako aj dohody o partnerstve a spolupráci i budúcej dohody o pridružení s Azerbajdžanom a tiež vysoká úroveň bezpečnosti letectva, bezpečnostná ochrana letectva a ďalšie štandardy.

Azerbajdžan by mal počítať s niektorými nákladmi vyplývajúcimi z požiadavky prijať a vykonávať dohodu o spoločnom leteckom priestore. Tieto náklady by však boli oveľa nižšie ako očakávané prínosy tejto dohody. Podľa uvedenej hospodárskej štúdie sa odhadujú celkové diskontné personálne náklady na 1,8 až 2,2 milióna EUR počas obdobia piatich rokov. Treba však poznamenať, že požiadavka zlepšiť štandardy môže vyplývať aj z ďalších medzinárodných záväzkov Azerbajdžanu (ICAO, dohody s tretími krajinami, napr. s USA).

Dohodou o spoločnom leteckom priestore medzi EÚ a Azerbajdžanom by sa vytvorili rovnaké podmienky pre všetkých leteckých dopravcov EÚ a umožnilo by sa, aby cestujúci vo všetkých členských štátoch mali prospech z podobných podmienok a zvýšenej leteckej dopravy medzi EÚ a Azerbajdžanom v oboch smeroch. Okrem toho by dohoda o spoločnom leteckom priestore medzi EÚ a Azerbajdžanom poskytla právny základ na zriaďovanie leteckých služieb z tých členských štátov, ktoré v súčasnosti nemajú dvojstrannú dohodu o leteckých službách s Azerbajdžanom.

5. ZÁVERY

V dôsledku otvorenia trhu by sa zlepšili možnosti cestovania pre cestujúcich z EÚ a Azerbajdžanu a vznikli by hospodárske výhody pre letecké spoločnosti a letiská v EÚ a Azerbajdžane. Je pravdepodobné, že kvalitnejšie spojenia a prístup k širšiemu

¹⁵ Pri scenári úplnej liberalizácie sa počíta s udelením dopravných práv tretej, štvrtej a piatej slobody (okamžitý alebo postupný prístup) .

rozsahu destinácií urýchlí rozvoj obchodu v Azerbajdžane a prílev zahraničných investícií.

Bude dôležité, aby sa zabezpečilo, že otvorenie a integrácia trhov budú vyvážené a že sa pritom bude prihliadať na iné významné politické ciele a budú sa zmierňovať potenciálne nežiaduce účinky. V tejto súvislosti bude nevyhnutné zabezpečiť, aby súčasne s otváraním trhu prebiehala spolupráca a zbližovanie v regulačnej oblasti. Je to mimoriadne dôležité v rozhodujúcich oblastiach ako bezpečnosť, bezpečnostná ochrana, ochrana životného prostredia a uplatňovanie právnych predpisov hospodárskej súťaže.

Otvorené trhy potrebujú rámec, ktorý zaistí spravodlivú hospodársku súťaž a vysokú úroveň noriem bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany. So zreteľom na otázky životného prostredia musí byť dohoda v súlade so záväzkom udržateľného rozvoja EÚ. Je osobitne dôležité, aby dohoda neobmedzovala schopnosť EÚ využívať regulačné alebo hospodárske nástroje na zmierňovanie neželaných vedľajších účinkov nárastu objemu leteckej dopravy, najmä pokiaľ ide o kvalitu ovzdušia a úrovne hluku v blízkosti letísk a jeho podiel na globálnej zmene klímy. Pokiaľ ide o oblasť manažmentu letovej prevádzky, možnosť rozšíriť Jednotné európske nebo na Azerbajdžan by prispela k zvýšeniu súčasných bezpečnostných štandardov, optimalizácii účinnosti a kapacity, zníženiu emisií z leteckej dopravy a minimalizácii oneskorení.

Komplexný mandát na rokovania s Azerbajdžanom by sa mal zakladať na dvoch rovnako dôležitých predpokladoch: otvorení trhu a jeho liberalizácii na jednej strane a harmonizácii v oblasti regulácie noriem bezpečnosti letectva, bezpečnostnej ochrany letectva a ďalších noriem za hranicami EÚ na strane druhej. V tejto súvislosti by uzavretie dohody o spoločnom leteckom priestore medzi EÚ a Azerbajdžanom výrazne prispelo k dosiahnutiu cieľov európskej susedskej politiky, Východného partnerstva, dohody o partnerstve a spolupráci medzi EÚ a Azerbajdžanom, ako aj budúcej dohody o pridružení.

Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia navrhuje rokovanie o komplexnej dohode o spoločnom leteckom priestore s Azerbajdžanom a jej uzavretie a žiada Radu, aby splnomocnila Komisiu začať rokovania o takejto dohode. Rokovania budú viesť útvary Komisie za plnej účasti Európskej služby pre vonkajšiu činnosť (ESVČ) s náležitým prihliadnutím na rozhodnutie Rady 2010/427/EÚ.

Komisia bude úzko spolupracovať s členskými štátmi a všetkými príslušnými zainteresovanými stranami na ďalšom rozvíjaní a dosahovaní cieľov stanovených v navrhovanom rozhodnutí Rady.