EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 30.8.2011
KOM(2011) 527 endelig

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

Oprettelse af et fælles luftfartsområde med Republikken Aserbajdsjan

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

Oprettelse af et fælles luftfartsområde med Republikken Aserbajdsjan

1. INDLEDNING

Kommissionen understregede i 2005 i meddelelsen "En dagsorden for EU's luftfartspolitik over for tredjelande"[1] betydningen af at oprette et fælles luftfartsområde med sine naboer langs de østlige og sydlige grænser. Det endelige mål med et sådant fælles luftfartsområde er at skabe et stort og åbent luftfartsmarked med fælles regler. Rådet for den Europæiske Union støttede i juni 2005 dette mål og bifaldt fremskridtene i arbejdet med at integrere EU's naboer i en sådan ramme[2].

Kommissionen analyserede gennemførelsen af denne proces i meddelelsen fra 2008 "Et fælles luftrum med nabolandene inden 2010: Statusrapport"[3]. Kommissionen konkluderede i meddelelsen, at processen har medført positive resultater, og at tempoet bør sættes op. Desuden offentliggjorde Kommissionen i juli 2011 en meddelelse "EU og dets naboregioner: En ny strategi for transportsamarbejde"[4]. I denne meddelelse understreges det på ny, at politikken om det fælles europæiske luftfartsområde (FELO) er udformet, så den giver mulighed for en gradvis åbning af markedet mellem EU og dets naboer i tilknytning til en lovgivningsmæssig konvergens gennem gradvis gennemførelse af EU-reglerne. Processen med åbning af markedet og lovgivningsmæssig konvergens foregår parallelt for at fremme fair konkurrence og EU's standarder inden for flyvesikkerhed, security, miljø og andre områder. FELO gennemføres gennem omfattende lufttrafikaftaler, som fremmer de overordnede økonomiske, handelsmæssige og turistmæssige forbindelser og frembyder nye muligheder for operatører og flere valgmuligheder for forbrugerne. En tættere integration mellem transportmarkederne i EU og i ENP-landene kan gøre transportforbindelserne hurtigere, billigere og mere effektive, hvilket er til fordel for såvel borgere som virksomheder.

Udvidelsen af Den Europæiske Union i 2004 og 2007 har yderligere styrket den indbyrdes afhængighed mellem EU og dens naboer. I juni 2006 underskrev EU og medlemsstaterne aftalen om et fælles europæisk luftfartsområde med de vestlige Balkanlande. Herefter fulgte den første euromiddelhavslufttrafikaftale med Marokko, der blev undertegnet i december 2006. I december 2010 blev en euromiddelhavs-lufttrafikaftale med Jordan undertegnet og en aftale om et fælles europæisk luftfartsområde med Georgien undertegnet. Der forhandles nu med Ukraine, Libanon, Israel og Moldova, og forhandlingerne med Tunesien forventes påbegyndt i nær fremtid.

---

1 KOM(2005) 79 endelig af 11. marts 2005.

2 Rådet for Den Europæiske Union den 27. juni 2005: "Konklusioner om en dagsorden for EU's luftfartspolitik over for tredjelande".

3 KOM(2008) 596 endelig af 1. oktober 2008.

4 KOM(2011) 415 endelig af 7. juli 2011.

Det giver adskillige fordele at skabe et større fælles luftfartsområde. Det understøtter:

– gennemførelsen af EU's naboskabspolitik, idet det fremmer udviklingen af et integreret luftfartsmarked og skaber bedre transportforbindelser mellem alle de involverede lande

– den økonomiske udvikling i lande, der har udsigt til at blive medlemmer af Den Europæiske Union

– høje europæiske luftfartsstandarder og bidrager dermed til høj flyvesikkerhed i området som helhed

– institutionelt samarbejde mellem de ansvarlige myndigheder om f.eks. flyvesikkerhed

– den kommende udvikling af den samlede europæiske luftfartsindustri i form af et sammenhængende regelsæt for et udvidet marked.

Meddelelsen handler om luftfartsforbindelserne mellem EU og Republikken Aserbajdsjan (i det følgende benævnt Aserbajdsjan). På grund af den geografiske beliggenhed er det afgørende for landets økonomiske udvikling at have gode lufttransportforbindelser mellem Aserbajdsjan og EU. Den strategiske placering ved skillevejen mellem Europa og Asien gør Aserbajdsjan til en oplagt kandidat for en aftale om et fælles europæisk luftfartsområde med EU.

I januar 2011 gav de aserbajdsjanske myndigheder udtryk for deres interesse i at forhandle en aftale om et fælles luftfartsområde med EU. Derefter blev der foretaget en analyse af de økonomiske konsekvenser af at indgå en sådan aftale[5].

På baggrund af dette arbejde, som opsummeres i nærværende meddelelse, anbefaler Kommissionen Rådet at give Kommissionen mandat til at forhandle en samlet aftale om et fælles luftfartsområde med Aserbajdsjan. Som det er tilfældet med aftalerne mellem EU og andre nabolande, bør aftalen baseres på en gradvis markedsåbning og et sideløbende samarbejde om harmonisering af lovgivningen. Markedsåbning, etableringsfrihed, lige konkurrencevilkår og fælles regler inden for luftfarts-flyvesikkerhed, security, lufttrafikstyring, sociale forhold og miljøbeskyttelse bør stå højt på dagsordenen. I Kaukasusområdet er en sådan aftale allerede undertegnet med Georgien.

2. EU-ASERBAJDSJAN: POLITISKE FORBINDELSER

I løbet af det sidste årti har EU og Aserbajdsjan udviklet et nært forhold:

– Partnerskabs- og samarbejdsaftalen mellem EU og Republikken Aserbajdsjan blev undertegnet i 1996 og trådte i kraft i 1999[6]. Den omhandler en lang række

[5] Den økonomiske undersøgelse blev foretaget af 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] EUT L 246 af 17. september 1999, s. 3.

forskellige forhold, herunder handel, økonomisk samarbejde og tilnærmelse af lovgivningen. I henhold til bestemmelserne om tilnærmelse af lovgivningen (artikel 43 i aftalen) skal Aserbajdsjan sikre, at landets lovgivning (bl.a. inden for transportsektoren) gradvist tilpasses EU-lovgivningen. Artikel 57 fokuserer især på transportområdet og på, at Aserbajdsjan bør omstrukturere og modernisere sine transportsystemer og –net for at styrke samarbejdet med EU. Der lægges særlig vægt på samarbejdet om modernisering af lufthavne og luftfartsinfrastruktur og fremme af transeuropæiske forbindelser. EU og Aserbajdsjan er på nuværende tidspunkt ved at forhandle en associeringsaftale, som skal afløse partnerskabs- og samarbejdsaftalen. Denne associeringsaftale vil i væsentlig grad forbedre Aserbajdsjans politiske associering og økonomiske integration med EU, bl.a. i transportsektoren.

– Sideløbende med ovennævnte proces er den europæiske naboskabspolitik blevet udviklet, og Aserbajdsjan blev en del af denne politik i 2004. Naboskabspolitikken sigter mod at styrke fremgang, stabilitet og sikkerhed i EU's nabolande og undgå, at der opstår nye skillelinjer i det udvidede EU. Politikken gennemføres via de europæiske naboskabspolitiske handlingsplaner (ENP-handlingsplanerne), som er indgået mellem EU og de enkelte partnerskabslande. EU-Aserbajdsjan-handlingsplanen under den europæiske naboskabspolitik blev vedtaget i 2006. ENP-handlingsplanernes bestemmelser om transport omfatter (for Aserbajdsjan) udvikling og gennemførelse af en national bæredygtig transportpolitik med fokus, hvor det er relevant, på yderligere tilnærmelse af lovgivningsmæssige og retlige rammer til europæiske og internationale standarder, navnlig angående sikkerhed og security (alle transportformer) og for luftfartssektorens vedkommende indførelse af nye lovgivningsmæssige mekanismer, herunder om spørgsmål vedrørende sikkerhed og security.

– Østpartnerskabsinitiativet blev lanceret i 2009 for at uddybe EU's forbindelser med Armenien, Aserbajdsjan, Belarus, Georgien, Moldova og Ukraine. Idéen om et mere vidtrækkende partnerskab mellem Den Europæiske Union og partnerskabslandene afspejles i den fælles erklæring fra topmødet i Prag om det østlige partnerskab, der blev undertegnet den 7. maj 2009 i Prag.

– EU's vigtigste målsætninger for samarbejdet, politiske løsninger og prioriterede områder i henseende til Aserbajdsjan er fastsat i landestrategipapiret 2007-2013 for Aserbajdsjan. Aserbajdsjan har også forelagt en national udviklingsstrategi, som omfatter en plan om at overtage EU-lovgivning på forskellige områder, herunder også i forbindelse med fælles regler for driften af lufttrafiktjenester (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet), reglerne om begrænsning af støjemissionen fra civile subsoniske fly og regler for undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart.

– Aserbajdsjan deltager også aktivt i en række tværeuropæiske luftfartsstrukturer. Aserbajdsjan har været medlem af Den Europæiske Konference for Civil Luftfart (ECAC) siden 2002. Landet har ansøgt om medlemskab af Eurocontrol. På flyvesikkerhedsområdet er der undertegnet to samarbejdsaftaler i 2006 og 2009

med Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA)[7]. En "horisontal aftale" mellem EU og Aserbajdsjan, som bringer de bilaterale aftaler mellem Aserbajdsjan og EU-medlemsstaterne i overensstemmelse med EU-lovgivningen, blev undertegnet i juli 2009 (der fandtes 19 paraferede bilaterale aftaler, da den horisontale aftale blev undertegnet)[8].

3. EU OG ASERBAJDSJAN – LUFTFARTSMARKED OG ØKONOMISKE FORBINDELSER

Lufttransport er på grund af afstanden mellem EU og Aserbajdsjan og den relativt dårlige landtransportinfrastruktur den vigtigste transportform mellem Aserbajdsjan og de fleste EU-medlemsstater.

Aserbajdsjan har en befolkning på 8,4 millioner indbyggere, hvilket er mere end befolkningen i nabolandene Georgien og Armenien tilsammen. Aserbajdsjans BNP pr. indbygger er steget gennem de seneste år, og Aserbajdsjan har et forholdsvis højt BNP pr. indbygger som følge af landets olie- og gasindustri svarende til Tyrkiets[9].

Samhandlen mellem EU og Aserbajdsjan er vokset hastigt siden begyndelsen af dette årti og frem til begyndelsen af 2009, hvor den blev negativt påvirket af den globale økonomiske krise, der også er knyttet til et fald i de internationale oliepriser. I 2009 blev den bilaterale samhandels samlede omsætning 8,9 mia. EUR (12,7 mia. EUR i 2008), EU eksporterede til Aserbajdsjan for 1,6 mia. EUR (2,1 mia. EUR i 2008), og Aserbajdsjan eksporterede til EU for 7,3 mia. EUR (10,6 mia. EUR i 2008). Trods den økonomiske krise forblev EU Aserbajdsjans vigtigste handelspartner med en andel på 42,8 % af Aserbajdsjans samlede udenrigshandel (forud for Tyrkiet og Indien med 8,1 % hver, USA med 7,5 % og Rusland med 5,9 %). Aserbajdsjan er langt den største af EU's handelspartnere blandt de tre sydkaukasiske lande. EU's eksport til Aserbajdsjan består mest af maskiner og transportudstyr (45,1 % af EU's samlede eksport til Aserbajdsjan i 2009) og kemikalier (9,8 %), ædel- og halvædelstene (9,0 %), fødevarer (8,0 %) samt uædle metaller og varer heraf (6,0 %). Aserbajdsjans eksportstruktur består næsten udelukkende af mineralske brændstoffer.

International lufttransport til og fra Aserbajdsjan er koncentreret i Heydar Aliyev internationale lufthavn i Baku[10]. Trafikken til og fra lufthavnen er vokset hastigt i det seneste årti. Der var ca. 1 mio. passagerer i 2002 og ca. 1 900 000 passagerer i 2010[11]. Passagerterminalerne blev moderniseret i slutningen af 1990'erne, og en ny

---

7 Samarbejdsaftale mellem Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) og det statslige civile luftfartsselskab "Aserbajdsjan Hava yollari" om indsamling og udveksling af oplysninger om sikkerhed i forbindelse med luftfartøjer, der benytter Fællesskabets lufthavne og Republikken Aserbajdsjans lufthavne, og samarbejdsaftale mellem Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) og Republikken Aserbajdsjans statslige civile luftfartsvæsen.

8 EUT L 265 af 9.10.2009, s. 25.

9 Ifølge World Economic Outlook database, april 2011, var Aserbajdsjans BNP pr. indbygger: 6 008 USD (ca. 4 230 EUR) i 2010. Baseret på købekraftspariteter var Aserbajdsjans BNP pr. indbygger 10 033 dollar efter den internationale kurs i 2010.

10 Aeronautical Information Publication angiver fire andre internationale lufthavne i Aserbajdsjan, men der er ingen ruteflyvning til EU-medlemsstater fra disse lufthavne. Internationale destinationer, der beflyves fra disse lufthavne, er begrænset til Moskva, Kiev, Skt. Petersborg og Istanbul.

11 Tallene angiver antal passagerer til/fra Heydar Alijev internationale lufthavn. Steer Davies Gleave: Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan.

international terminal er pt. under opførelse. Terminalen forventes at stå færdig i 2012, og den vil have en kapacitet på 3 mio. passagerer pr. år.

Passagertrafikken mellem EU og Aserbajdsjan ligger stadig på et relativt lavt niveau; trafik til/fra EU's medlemsstater udgør ca. 10 % af den samlede passagertrafik til/fra Aserbajdsjan. I 2009 blev ca. 194 200 passagerer befordret på flyvninger mellem lufthavne i EU-27 og Aserbajdsjan[12]. I 2009 tegnede de seks største markeder (UK – 35 %, Tyskland – 23 %, Østrig – 17 %, Frankrig – 8 %, Sverige – 6 % og Letland – 6 %) sig for mere end 95 % af den samlede passagertrafik mellem EU og Aserbajdsjan. I 2009 fløj der flest passagerer på ruten London-Baku efterfulgt af Frankfurt-Baku og Wien-Baku. Aserbajdsjans marked kan være attraktivt for EU-luftfartsselskaber målt på udbytte og indtjening, da andelen af forretningsrejser i relation til olie- og gasindustrien er høj.

Aserbajdsjan har forhandlet lufttrafikaftaler (ASA) med 21 EU-medlemsstater (Belgien, Bulgarien, Tjekkiet, Danmark, Tyskland, Estland, Grækenland, Spanien, Frankrig, Italien, Letland, Litauen, Luxembourg, Nederlandene, Østrig, Polen, Rumænien, Slovakiet, Finland, Sverige og Det Forenede Kongerige). Selv om nogle af aftalerne efterhånden er blevet mere åbne, er lufttrafikaftalerne med EU-medlemsstaterne forholdsvis restriktive, navnlig med hensyn til kapacitetsordninger (f.eks. antal flyvninger) og i nogle tilfælde med hensyn til ruteføringsmuligheder. Det nuværende system af bilaterale lufttrafikaftaler mellem medlemsstaterne og Aserbajdsjan kan derfor være til ulempe for en række EU-luftfartsselskaber og forbrugerne i nogle medlemsstater. Ifølge konklusionen i den økonomiske undersøgelse, som Kommissionen har bestilt, overstiger efterspørgslen efter lufttransport mellem EU og Aserbajdsjan udbuddet.

I juli 2010 befløj fire EU-luftfartsselskaber Aserbajdsjans marked: airBaltic fra Riga, Austrian Airlines fra Wien, British Midland Airways fra London og Lufthansa fra Frankfurt. Disse EU-luftfartsselskabers markedsandel af markedet EU-Aserbajdsjan udgør 72 % af alle befordrede passagerer. For passagerlufttrafik mellem Aserbajdsjan og Nordamerika har EU-luftfartsselskaber og -hubs ligeledes en høj markedsandel[13]. På den anden side har Turkish Airlines i perioden fra 2008 til 2010 øget sine aktiviteter til Baku betydeligt, og Istanbul har udviklet sig til en stadig større konkurrent til trafik mellem Aserbajdsjan og EU og mellem Aserbajdsjan og Nordamerika[14]. I perioden 2008-2010 var trafikudviklingen mellem EU-27 og Aserbajdsjan +10,9 %.

Aserbajdsjan Airlines er det eneste aserbajdsjanske luftfartsselskab, som driver ruteflyvning mellem Aserbajdsjan og EU. Aserbajdsjan Airlines' vigtigste internationale rute går til Moskva, og ruten til Istanbul er den næstvigtigste rute. I

---

12 Alle passagertallene stammer fra undersøgelsen, som Kommissionen har fået lavet (Steer Davies Gleave: Study on the economic benefit of a Common Aviation Area Agreement between the EU and the Republic of Azerbaijan). Trafiktallene bygger på oplysninger fra Eurostat og omfatter alle rejsende på en flyvestrækning, herunder transitpassagerer og transferpassagerer via en EU-medlemsstat/Aserbajdsjan.

13 I 2010 rejste mere end 7 000 od-passagerer (oprindelse-destination-passagerer) fra Aserbajdsjan til Nordamerika. Næsten to tredjedele af disse passagerer benyttede enten Frankfurt eller London-Heathrow som transferpunkter.

14 Mere end 2 300 passagerer rejste via Istanbul til Nordamerika i 2010. Antallet af transferpassagerer svarer til antallet i London-Heathrow.

2010 befordrede Aserbajdsjan Airlines 800 000 passagerer (antallet af passagerer nåede i 2007 op på omkring 1 450 000). 8 % af det samlede antal flyvninger i juli 2010 var til/fra EU's medlemsstater. I 2010 befløj Aserbajdsjan Airlines Paris, London, Milano, Prag og Riga, hvoraf Prag, Paris og Milano blev befløjet udelukkende af Aserbajdsjan Airlines (ingen EU-luftfartsselskaber befløj disse ruter). Azerbaijan Airlines indledte sine operationer til Aberdeen i juni 2011. Aserbajdsjan Airlines opererer med en forholdsvis moderne flåde, der anvender A319-luftfartøjer suppleret med Boeing 757 til EU.

Flybilletpriserne fra Baku til destinationer i EU (og den anden vej) er forholdsvis høje. På markedet mellem EU og Aserbajdsjan har en kombination af begrænset konkurrence på rutenettet og et velstående efterspørgselssegment af forretningsrejsende (fra olie- og gasindustrien) ført til, at flybilletpriserne fortsat er forholdsvis høje. En analyse af priserne på sammenlignelige markeder tyder på, at transportefterspørgslen mellem EU og Aserbajdsjan overstiger udbuddet. Dette resulterer i et marked, hvor billetpriserne holdes kunstigt høje, og ferierejser ikke tilgodeses. En øget konkurrence efter liberaliseringen (navnlig af begrænsninger med hensyn til kapacitetsordninger) kan føre til et fald i billetpriserne til gavn for passagerer.

4. FORDELE VED EN AFTALE OM ET FÆLLES EUROPÆISK LUFTFARTSOMRÅDE MELLEM EU OG ASERBAJDSJAN

EU's indre marked for luftfart har siden begyndelsen af 1990'erne bidraget væsentligt til at gøre sektoren mere dynamisk og effektiv og har skabt betydelige økonomiske og samfundsmæssige fordele.

Aftalerne om et fælles europæisk luftfartsområde med EU's østlige og sydlige nabolande har påvist, at det kan medføre lignende virkninger målt på transportmængden og -effektiviteten på disse markeder. Siden markedet blev liberaliseret mellem EU og Vestbalkan i 2006 og 2010, har der været en årlig vækstrate på ca. 12 % målt på udbudte pladser.

I den ovennævnte økonomiske undersøgelse undersøgte man de mulige virkninger af et fælles luftfartsområde mellem EU og Aserbajdsjan. Ifølge undersøgelsen forventes det, at der fra 2010 til 2020 kan opnås høje vækstrater i kraft af liberalisering. I et scenario uden ændringer vil passagertallet stige med 77 % fra 2010 svarende til et årligt gennemsnit på 5,9 %. I et scenario med fuld liberalisering (direkte eller i faser) vil passagerantallet vokse med i alt 98 % fra 2010 til 2020, eller et årligt gennemsnit på 7 %[15].

De økonomiske fordele ved et sådant fælles luftfartsområde anslås til omkring 44,2 mio. EUR i de første fem år efter liberaliseringen (mest på grund af bedre forbindelser, lavere billetpriser, øget lufttransport og dermed forbundne økonomiske aktiviteter). Af analysen fremgår det også, at flybilletpriserne sandsynligvis vil falde på ruter, hvor der er/vil blive konkurrence En aftale mellem EU og Aserbajdsjan vil skabe nye markedsmuligheder for luftfartsselskaberne i EU, hvoraf nogle har udtrykt interesse for at drive yderligere ruter eller etablere nye ruter til Baku, hvis

[15] I forbindelse med scenariet fuld liberalisering antages det, at tredje, fjerde og femte frihedsrettighed vil blive indrømmet (direkte eller i faser).

begrænsningerne af den nuværende kapacitet bortfalder. Et fælles luftfartsområde kunne også fremme integrationen af aserbajdsjanske luftfartsselskaber i allerede eksisterende alliancer blandt EU-selskaber og dermed åbne mulighed for at udvikle integrerede produkter og bedre tjenester til passagererne samt effektivitetsforøgelser i kraft af stordriftsfordele. Erfaringen har endvidere vist, at den ordning, der anvendes til at gennemføre aftaler om et fælles luftfartsområde, bidrager til at løse eventuelle problemer i henseende til at drive forretning (oftest gennem Det Fælles Udvalg).

De overordnede politiske betragtninger er imidlertid mindst lige så vigtige som de økonomiske fordele, da en sådan aftale i høj grad vil støtte formålet med EU's naboskabspolitik, de østlige partnerskaber, partnerskabs- og samarbejdsaftalen og den kommende associeringsaftale med Aserbajdsjan og udbrede det høje niveau, som præger EU's flyvesikkerhed, security og andre standarder.

Det må forventes, at der vil være visse ekstraomkostninger for Aserbajdsjan som følge af kravet om at vedtage og gennemføre en aftale om et fælles luftfartsområde. Disse omkostninger vil imidlertid være langt lavere end de forventede fordele ved en sådan aftale. Den tidligere nævnte økonomiske undersøgelse har anslået de samlede tilbagediskonterede personaleomkostninger til mellem 1,8 mio. EUR og 2,2 mio. EUR over en periode på fem år. Det bør dog bemærkes, at kravet om at højne standarder også kunne hidrøre fra Aserbajdsjans øvrige internationale forpligtelser (ICAO og aftaler med tredjelande såsom USA).

En aftale mellem EU og Aserbajdsjan om et fælles luftfartsområde ville skabe lige konkurrencevilkår for alle EU-luftfartsselskaber i alle medlemsstaterne og give dem mulighed for at drage fordel af ensartede betingelser og en øget trafik mellem EU og Aserbajdsjan. Derudover ville en aftale om et fælles luftfartsområde mellem EU og Aserbajdsjan fungere som retsgrundlag og dermed gøre det muligt for de medlemsstater, der ikke allerede har en bilateral lufttrafikaftale med Aserbajdsjan, at yde luftfarttjenester.

5. KONKLUSION

Rejsemulighederne for passagerer mellem EU og Aserbajdsjan vil forbedres væsentligt, hvis markedet åbnes mere, og der vil være økonomiske fordele for EU's og Aserbajdsjans luftfartsselskaber og lufthavne. Bedre forbindelser og adgang til en bredere vifte af destinationer vil sandsynligvis virke som en katalysator for forretningsudviklingen i Aserbajdsjan og for udenlandske investeringer.

Det er vigtigt at sikre, at en åbning og integration af markedet foregår på en afbalanceret måde, hvor der tages hensyn til andre vigtige politiske målsætninger, og potentielle negative virkninger mindskes. I den sammenhæng er det vigtigt at sikre, at markedsåbningen ledsages af et parallelt lovgivningssamarbejde og gradvis konvergens. Dette er især vigtigt inden for afgørende områder som flyvesikkerhed, security, miljøbeskyttelse og anvendelsen af konkurrencelovgivning.

Åbne luftfartsmarkeder forudsætter rammer, som sikrer lige konkurrencevilkår og høje standarder for flyvesikkerhed og security. Hvad miljøspørgsmål angår, skal aftalen være i overensstemmelse med EU's engagement angående bæredygtig udvikling. Aftalen må ikke begrænse EU's muligheder for at anvende lovbestemmelser eller

økonomiske instrumenter til at afbøde negative bivirkninger af væksten i lufttrafikken, navnlig dårlig luftkvalitet og øget støjniveau omkring lufthavne samt deres bidrag til globale klimaændringer. Inden for lufttrafikstyring ville muligheden for at udvide det fælles europæiske luftrum til at omfatte Aserbajdsjan forbedre de nuværende sikkerhedsstandarder, øge effektiviteten og kapaciteten og nedbringe forsinkelser.

Et samlet mandat for forhandlingerne med Aserbajdsjan bør være baseret på to lige vigtige indsatsområder: på den ene side markedsåbning og liberalisering og på den anden side reguleringsmæssig harmonisering af flyvesikkerhed, security og andre standarder ud over EU's grænser. I den henseende ville indgåelsen af en aftale om et fælles europæisk luftfartsområde mellem EU og Aserbajdsjan i høj grad bidrage til at nå målene for den europæiske naboskabspolitik, det østlige partnerskab, partnerskabs- og samarbejdsaftalen mellem EU og Aserbajdsjan samt den kommende associeringsaftale.

På denne baggrund foreslår Kommissionen, at der forhandles og indgås en aftale om et samlet fælles luftfartsområde med Aserbajdsjan, og den opfordrer Rådet til at bemyndige Kommissionen til at indlede disse forhandlinger. Forhandlingerne føres af Kommissionens tjenestegrene med fuld deltagelse af Tjenesten for EU's Optræden Udadtil og under behørigt hensyn til Rådets afgørelse 2010/427/EU.

Kommissionen vil arbejde tæt sammen med medlemsstaterne og alle relevante interessenter om videreudvikling og virkeliggørelse af de mål, der er opstillet i forslaget til rådsafgørelse.