

005847/EU XXIV.GP
Eingelangt am 30/01/09

DE

DE

DE



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 30.1.2009
KOM(2009)26 endgültig

MITTEILUNG DER KOMMISSION

Schaffung eines gemeinsamen Luftverkehrsraums mit Georgien

MITTEILUNG DER KOMMISSION

Schaffung eines gemeinsamen Luftverkehrsraums mit Georgien

1. EINLEITUNG

In der Mitteilung „Weiterentwicklung der Luftfahrtaußenpolitik der Gemeinschaft“¹ hat die Kommission die Bedeutung eines gemeinsamen Luftverkehrsraums mit den EU-Nachbarn im Osten und Süden dargelegt. Im Endergebnis wird angestrebt, die EU und ihre im Süden und Osten angrenzenden Partner mit dem Ziel der Anwendung derselben Marktregeln zusammenzubringen. Der Rat der Europäischen Union unterstützte dieses Ziel am 27. Juni 2005 in seinen Schlussfolgerungen zum Ausbau der Luftfahrtaußenpolitik der Gemeinschaft, in denen er den Fortschritt bei der Schaffung eines größeren gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums bis 2010 unter Einbeziehung der EU-Nachbarländer begrüßte.

Die Verbesserung der Luftverkehrsbeziehungen zu den EU-Nachbarstaaten mit der Absicht, einen gemeinsamen Luftverkehrsraum zu schaffen, ist ein wichtiger Schritt zur wirtschaftlichen Weiterentwicklung der europäischen Luftverkehrsbranche. Auf Flüge in die EU-Nachbarländer entfallen 19 % des internationalen Verkehrs, was nur geringfügig weniger ist als der Luftverkehr mit Nordamerika. Die EU hat die Luftverkehrsmärkte der Schweiz, Norwegens und Islands bereits integriert, und im Juni 2006 haben die Europäische Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten das gemeinsame europäische Luftverkehrsabkommen mit den Ländern des westlichen Balkans sowie im Dezember 2006 das erste Luftverkehrsabkommen Europa-Mittelmeer mit Marokko unterzeichnet.

Georgien hat als eines der ersten Länder ein horizontales Luftverkehrsabkommen mit der Europäischen Gemeinschaft geschlossen, um bestehende bilaterale Luftverkehrsabkommen mit Mitgliedstaaten mit dem Gemeinschaftsrecht in Einklang zu bringen. Das Abkommen wurde am 3. Mai 2006 unterzeichnet und ist im März 2008 in Kraft getreten.

Georgien hat in seinem Streben nach einer engeren Zusammenarbeit mit der EU Interesse an der Aufnahme von Verhandlungen über ein umfassendes Luftverkehrsabkommen gezeigt und zudem seine Entschlossenheit bekundet, den Rahmen für den internationalen Luftverkehr gemeinsam mit der EU zu reformieren. Der georgische Minister für wirtschaftliche Entwicklung bestätigte im Mai 2008 in einem Schreiben an die Kommission die Bereitschaft seines Landes, die Luftfahrtbeziehungen zur Europäischen Union auszuweiten und mit ihr Verhandlungen über einen gemeinsamen Luftverkehrsraum aufzunehmen.

Dies belegt das große Interesse Georgiens an Luftverkehrsverhandlungen mit der Gemeinschaft, die zu einer weiteren Integration der Märkte führen könnten.

Dieser Vorschlag folgt den Empfehlungen des außerordentlichen Europäischen Rates vom 1. September 2008 in Brüssel, der sich dafür aussprach, die Beziehungen zu Georgien zu vertiefen und eine uneingeschränkte und umfassende Freihandelszone einzurichten, sobald die Voraussetzungen dafür erfüllt sind. In diesem Zusammenhang wird die Aufnahme von Luftverkehrsbeziehungen eine wichtige

¹ KOM(2005) 79 endg. vom 11.3.2005.

Rolle dabei spielen, die Volkswirtschaften der EU und Georgiens stärker miteinander zu verflechten.

In der vorliegenden Mitteilung empfiehlt die Kommission daher, dass der Rat die Kommission ermächtigt, ein umfassendes Abkommen über einen gemeinsamen Luftverkehrsraum mit Georgien auszuhandeln, das die Marktöffnung mit einer parallel dazu erfolgenden Regulierungszusammenarbeit und/oder -konvergenz, besonders in vorrangigen Bereichen wie Flugsicherheit, Luftsicherheit, Umweltschutz und Anwendung der Beihilfe- und Wettbewerbsregeln zur Gewährleistung gerechter und gleicher Wettbewerbsbedingungen, verknüpft.

2. DER BESTEHENDE RAHMEN

Die Beziehungen zwischen der EU und Georgien werden durch das am 1. Juli 1999 in Kraft getretene Partnerschafts- und Kooperationsabkommen geregelt. Nach der georgischen Rosenrevolution 2003 und der Billigung des Aktionsplans „Europäische Nachbarschaft“ im November 2006 wurden diese Beziehungen weiter ausgebaut. Ziel dieses Plans ist es, die Wirtschaftsintegration Georgiens und seine politische Zusammenarbeit mit der EU zu vertiefen. Als eine der konkreten Maßnahmen zur Unterstützung dieses politischen Ziels wird im EU-Länderstrategiepapier 2007-2013 für Georgien eine engere Zusammenarbeit im Bereich des Luftverkehrs genannt.

Georgien wickelt 31 % seines gesamten Außenhandels sowie 34 % der Ausfuhren und 31 % der Einfuhren mit der EU ab, die damit Haupthandelspartner des Landes ist². Der Handel zwischen der EU und Georgien hat in den vergangenen drei Jahren zugenommen. Allerdings ist der Warenverkehr, insbesondere was die Ausfuhren in die EU anbelangt, nach wie vor undiversifiziert, ähnlich wie der gesamte Handel Georgiens mit dem Rest der Welt. Die Hauptausfuhrprodukte Georgiens sind Erdöl, Erz, Metallschrott und Agrarerzeugnisse, während die EU hauptsächlich Maschinen und Fahrzeuge nach Georgien liefert. Im Jahr 2007 erreichte der bilaterale Handel zwischen der EU und Georgien ein Gesamtvolumen von 1,6 Mrd. EUR. Die georgische Wirtschaft verzeichnete in den letzten zwei Jahren hohe Wachstumsraten (mehr als 10 % pro Jahr). Obwohl es durch den Krieg im August 2008 und die Finanzkrise zu einer Konjunkturverlangsamung kommen kann, dürfte das Wirtschaftswachstum auch in Zukunft anhalten. Zu den wichtigsten Wirtschaftsbereichen in Georgien zählen der Abbau von Mangan und Kupfer, Kleinindustrien (Getränke, Metall, Maschinen) sowie Agrarerzeugnisse. Vor allem der Dienstleistungssektor verzeichnete in der letzten Zeit ein starkes Wachstum, wobei sein Anteil an der gesamtwirtschaftlichen Wertschöpfung von 54 % im Jahr 2003 auf 65 % im Jahr 2007 angestiegen ist. Mit jährlich 10 % steigen die Ausgaben der Privathaushalte in den GUS-Staaten stärker als in China oder Indien³.

Georgien war als Teil der ehemaligen Sowjetunion ein wichtiges Touristenziel. Trotz seiner noch immer unterentwickelten Tourismusbranche verfügt Georgien eindeutig über das Potenzial, europäische Touristen an die Schwarzmeerküste oder seine Stätten des Weltkulturerbes und Denkmäler zu ziehen. Der Einkommenszuwachs in

² Quelle: Europäische Kommission, http://www.delgeo.ec.europa.eu/en/trade/enpi_csp_georgia_en1.pdf
³ Airbus Global Market Forecast 2007-2026, S. 101.

Georgien in den vergangenen Jahren hat den Auslandstourismus jährlich um mehr als 12 % steigen lassen, insbesondere zu europäischen Reisezielen.

Der georgische Luftverkehrssektor

Der nationale Luftverkehrsmarkt wird von der georgischen Fluggesellschaft AirZena – Georgian Airways dominiert, die mehrere EU-Hauptstädte anfliegt. Im Jahr 2007 flogen von georgischen Flughäfen im Linienverkehr 590 000 Fluggäste ab, von denen 36% von georgischen und 64% von auswärtigen Luftfahrtunternehmen befördert wurden. Die bedeutendste ausländische Fluggesellschaft in Georgien ist Turkish Airlines.

Die georgische Regierung betreibt seit 2004 eine sehr offene Politik, die zu der weiter unten beschriebenen erheblichen Verkehrszunahme geführt hat. Das Land hat Beschränkungen in einer Reihe von bilateralen Abkommen mit EU-Mitgliedstaaten aufgehoben. Im Jahr 2007 hat Georgien ein Open-Sky-Abkommen mit den USA unterzeichnet. Diese Politik der Öffnung wird zu einem weiteren Anstieg des Luftverkehrs zwischen Georgien und Drittländern führen. Zwischen 1999 und 2007 nahm das Verkehrsvolumen in Georgien um jährlich 7,4 % zu. Zwischen 2007 und 2008 ist die Zahl der Flüge von und nach Georgien von 112 auf 148 und die Zahl der ausländischen Luftfahrtunternehmen von 13 auf 19 gestiegen. Wegen der Verschlechterung der politischen Beziehungen zur Russischen Föderation haben die Flugverbindungen sich eindeutig von Russland nach der Türkei, der Ukraine und den Staaten der EU verlagert. So war 2008 die wichtigste ausländische Destination, die von der georgischen Hauptstadt Tiflis aus angefliegen wird, nicht mehr Moskau-Domodedowo, sondern Istanbul mit monatlich 7000 Sitzen.

Georgiens wichtigster Flughafen ist Tbilisi International. Die Luftverkehrsinfrastruktur des Landes wurde mit der dortigen Eröffnung des neuen Terminals im Februar 2007 und der kürzlich vorgenommenen Modernisierung der Flughäfen in Batumi und Kutaisi erheblich verbessert. Vor allem für den Flughafen in Batumi könnten sich durch seine Lage am Schwarzen Meer und Nähe zur türkischen Grenze Vorteile ergeben.

Die für das Verkehrswesen zuständigen Verwaltungsstellen Georgiens sind unlängst umstrukturiert worden. Während das Verkehrsreferat des georgischen Ministeriums für wirtschaftliche Entwicklung für die Gestaltung der Luftverkehrspolitik zuständig ist, werden die Aufsichtstätigkeiten von der gemeinsamen Verkehrsverwaltung wahrgenommen, die in demselben Ministerium angesiedelt ist. Innerhalb der gemeinsamen Verkehrsverwaltung ist die nationale Zivilluftfahrtbehörde für die betriebliche und technische Überwachung von Luftfahrtunternehmen, Dienstleistern und Flughäfen verantwortlich. Das Unternehmen Sakaeronavigatsia ist der unabhängige Flugsicherungsdienstleister in Georgien.

Luftverkehrsbeziehungen zwischen der EU und Georgien

Die Luftverkehrsmärkte der EU und Georgiens sind eng miteinander verflochten. Georgien ist Vollmitglied der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC) und seit 2006 Mitgliedsanwärter in der Arbeitsgemeinschaft europäischer Luftfahrtverwaltungen (JAA). Ferner hat das Land seine Mitgliedschaft in EUROCONTROL beantragt. Georgien hat mit 14 Mitgliedstaaten bilaterale

Luftverkehrsabkommen geschlossen, was den Stellenwert der Luftverkehrsbeziehungen zu diesem Nachbarland der Europäischen Union deutlich macht. Von den großen europäischen Luftfahrtunternehmen sind in Georgien Lufthansa, Czech Airlines, Air Baltic, Austrian Airlines und British Mediterranean vertreten.

Der Passagier- und Frachtverkehr zwischen der EU und Georgien hat seit 2004 stark zugenommen (ca. 14 % pro Jahr), ist vergleichsweise aber noch immer gering entwickelt (210 000 Fluggäste im Jahr 2007). Die Flugverbindungen von und nach EU-Mitgliedstaaten wurden erheblich ausgeweitet. Dies zeigt sich auch in der Neuausrichtung des georgischen Luftverkehrsmarktes von der Russischen Föderation hin zur EU, der Türkei und der Ukraine, insbesondere nachdem die politischen Beziehungen zwischen Russland und Georgien sich verschlechtert haben. Für Georgien sind die wichtigsten bilateralen Märkte in der EU die mit Deutschland (39 % des Marktvolumens EU-Georgien), Österreich (17 %), Lettland (14 %) und den Niederlanden (9 %). Besonders starke Nachfrage besteht bei Umsteigeverbindungen in die EU sowie im Transatlantikgeschäft. Ein Unternehmen führt regelmäßige Luftfrachtdienste zwischen Georgien und der EU durch.

Im Verkehr zwischen der EU und den GUS-Staaten sieht die Branche für den Zeitraum 2007-2016 durchschnittliche jährliche Wachstumsraten von 7,2 % voraus, was deutlich über den entsprechenden Werten des EU-Binnenmarkts liegt.

Im Bereich der technischen Zusammenarbeit hat die EU im Rahmen des TACIS/TRACECA-Programms zwei bedeutende regionale Luftverkehrsprojekte, die Georgien zugute kommen, auf den Weg gebracht, und zwar auf den Gebieten Flugverkehrsmanagement und Sicherheitstraining.

3. WEITERER AUSBAU DER BEZIEHUNGEN ZU EINEM WICHTIGEN NACHBARN – VORTEILE UND ZUSÄTZLICHER NUTZEN EINES GEMEINSCHAFTLICHEN VORGEHENS

Der Zivilluftfahrtsektor (einschließlich Infrastruktur, Luftfahrtunternehmen und sonstiger Akteure aus der Luftfahrtbranche) ist ein maßgebender Bestandteil der europäischen Wirtschaft. Luftfahrtunternehmen erwirtschaften rund 0,6 % der EU-Wertschöpfung und bieten über 400 000 Menschen einen Arbeitsplatz (dies sind 0,4 % aller Beschäftigten im nichtfinanziellen Sektor der gewerblichen Wirtschaft)⁴, während der Sektor EU-weit rund 3 Millionen Menschen beschäftigt. Die Schaffung eines Luftverkehrsbinnenmarkts seit den frühen 1990er Jahren hat wesentlich dazu beigetragen, den Sektor dynamischer und effizienter zu machen, und große wirtschaftliche und soziale Vorteile mit sich gebracht. Von 1992 bis 2003 nahm die Zahl der innergemeinschaftlich beflogenen Strecken um mehr als 40 % zu. Die großen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft haben zwischen 1990 und 2002 einen Produktivitätszuwachs von 87 % erfahren⁵. Dennoch dürfte sich das ganze Potenzial des Binnenmarkts erst verwirklichen lassen, wenn die Gemeinschaft als koordinierte Einheit in ihren Luftverkehrsbeziehungen mit Drittländern auftritt, wann immer ein solches Vorgehen einen Mehrwert für die europäische

⁴ EUROSTAT, Statistik kurz gefasst, 37/2005, ISSN 1561-4840.

⁵ Anhang zur Mitteilung der Kommission „Weiterentwicklung der Luftfahrtaußenpolitik der Gemeinschaft“, KOM(2005) 79 endg.

Luftverkehrsbranche und die Luftverkehrsnutzer verspricht. Die Erfahrungen, die die EU dabei gewonnen hat, werden von Drittländern als sehr wertvoll erachtet. Dies gilt umso mehr für Georgien, mit dem die EU eine privilegierte Beziehung eingehen möchte.

Die Mitgliedstaaten und Georgien haben traditionell bilaterale Luftverkehrsabkommen mit einem geringen Grad an Marktöffnung und strengen Marktbedingungen für die Luftfahrtunternehmen ausgehandelt. Trotz einer Öffnung einiger dieser Abkommen in der letzten Zeit gestatten andere noch immer nur die Benennung eines einzigen Luftfahrtunternehmens je Land, so dass der Marktzugang faktisch auf zwei Unternehmen beschränkt wird. Das derzeitige System bilateraler Luftverkehrsabkommen zwischen den Mitgliedstaaten und Georgien kann verschiedene Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sowie Verbraucher in manchen Mitgliedstaaten benachteiligen.

Ein Luftverkehrsabkommen auf Gemeinschaftsebene würde auf allerhöchster Ebene gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft schaffen und es den Fluggästen in allen Mitgliedstaaten ermöglichen, von ähnlichen Bedingungen und mehr Flugverbindungen zwischen der EU und Georgien zu profitieren. Georgien würde so darin unterstützt, seine Sicherheitsnormen zu verbessern, so dass Verbrauchern und der Wirtschaft die Nutzung von Luftverkehrsdiensten sowohl in Georgien als auch in der EU erleichtert würde. Insbesondere im Bereich der Sicherheit müssen Anstrengungen unternommen werden, damit die Luftverkehrsbehörden ihre Aufsichtstätigkeiten in vollem Umfang wahrnehmen können. Für die Verwirklichung des gemeinsamen Luftverkehrsraums mit Georgien ist es entscheidend, die Verwaltungskapazitäten des Landes zur Umsetzung von EU-Standards in den Bereichen Wettbewerb, Marktregulierung, Flugsicherheit und Luftsicherheit sowie Umwelt zu verbessern. Im Hinblick auf eine Stärkung des georgischen Luftverkehrssektors sollte deshalb bei den Verhandlungen ein besonderes Augenmerk auf die Zusammenarbeit und Hilfe im Bereich der Regulierung gelegt werden. Offene Märkte bedürfen eines Rahmens, der für einen fairen Wettbewerb und strenge Normen der Flugsicherheit und Luftsicherheit sorgt, so dass gleiche Wettbewerbsbedingungen und ein lauterer Wettbewerb auf der Grundlage gleicher Chancen gewährleistet sind.

Hinsichtlich Umweltfragen muss das Abkommen mit dem Engagement der Gemeinschaft zugunsten einer nachhaltigen Entwicklung vereinbar sein. Das Abkommen darf die Fähigkeit der EU, regulatorische oder wirtschaftliche Instrumente zur Minderung unerwünschter Nebenwirkungen des Luftverkehrswachstums einzusetzen, nicht beeinträchtigen, insbesondere bezüglich der Luftqualität und Lärmbelastung an Flughäfen und des Beitrags zum globalen Klimawandel.

Obwohl endgültige Schlussfolgerungen verfrüht sind, haben jüngste Erfahrungen mit EU-Luftverkehrsabkommen gezeigt, dass Vereinbarungen über einen gemeinsamen Luftverkehrsraum oder die Aushandlung von Europa-Mittelmeer-Abkommen das Wachstum des Linienflugverkehrs zwischen der EU und dem betreffenden Partnerland nachhaltig beeinflussen. Im Fall Marokkos etwa hat der Linienflugverkehr um mehr als 25 % zugenommen; insgesamt ist das Fluggastaufkommen seit Unterzeichnung des Abkommens jährlich um mindestens 10 % angestiegen.

Aus einem gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen der EU und Georgien dürfte somit ein erheblicher wirtschaftlicher Nutzen erwachsen, wenngleich dieser im Vergleich zu Marokko aufgrund geografischer Faktoren und der Tatsache, dass der Fremdenverkehr und die sonstigen Beziehungen geringer entwickelt sind, gegebenenfalls weniger ins Gewicht fällt. Klar ist jedoch, dass in Anbetracht der seit jeher engen Wirtschafts- und Handelsbeziehungen zwischen der EU und Georgien die Marktöffnung und die gegenseitige Anerkennung der Luftverkehrsnormen den Luftverkehrsmärkten zugute kommen würden.

Als Folge der Marktöffnung würden sich die Reisemöglichkeiten für die Bürger der EU und Georgiens merklich verbessern. Die Zahl der Direktflüge zwischen der EU und Georgien wie auch die Zahl der Flugverbindungen insgesamt dürften erheblich steigen und damit zu einer erheblichen Zunahme der Waren- und Touristenströme zwischen der EU und Georgien führen. Ein großer Teil des wirtschaftlichen Nutzens dürfte der europäischen Luftverkehrsbranche und der europäischen Gesamtwirtschaft zugute kommen. Ein gemeinsamer Luftverkehrsraum würde erhebliche neue Marktchancen für Luftfahrtunternehmen in der EU schaffen, die Flüge nach Georgien aufnehmen möchten, aber derzeit nicht über die erforderlichen Verkehrsrechte verfügen. Er könnte auch die Einbindung georgischer Luftfahrtunternehmen in bestehende Allianzen gemeinschaftlicher Luftfahrtunternehmen erleichtern und so die Entwicklung integrierter Produkte und besserer Dienstleistungen für die Fluggäste sowie mehr Effizienz durch steigende Skalenerträge ermöglichen. Sofern die politische Lage in Georgien stabil bleibt und das Land seine umfassenden Reformen in Wirtschaft und Politik fortsetzt, ist zu erwarten, dass bereits im ersten Jahr nach der Schaffung eines gemeinsamen Luftverkehrsraums zwischen der EU und Georgien das Fluggastaufkommen um 25 000 Passagiere steigen wird und sich Verbrauchervorteile in Höhe von mindestens 9 Mio. EUR ergeben werden.

Es liegt im politischen und wirtschaftlichen Interesse der EU, die Anwendung gemeinsamer Standards, die mit den europäischen Normen kompatibel sind, in ihren Wirtschafts- und Verkehrsbeziehungen zu den Nachbarländern zu gewährleisten, im Einklang mit Artikel 58 des Partnerschafts- und Kooperationsabkommens EU-Georgien von 1999. Dies kann am besten durch ein umfassendes Abkommen geschehen, das auf Gemeinschaftsebene ausgehandelt wird und eine gegenseitige Anerkennung der Normen und Verfahren im Luftverkehr vorsieht. Endziel des Abkommens ist die Integration des georgischen Luftfahrtsektors in einen gemeinsamen Luftverkehrsraum mit der Europäischen Union und die weitestmögliche Harmonisierung der Rechtsvorschriften in Schlüsselbereichen des EU-Luftfahrtrechts durch gegenseitige Anerkennung.

Der Vorschlag eines umfassenden Mandats für Verhandlungen mit Georgien würde den EU-Nachbarn das Engagement der EU bezüglich der Öffnung der Märkte, der regulatorischen Konvergenz der Sicherheitsnormen und der nachhaltigen Entwicklung ihrer Nachbarn verdeutlichen. Ein Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und Georgien könnte umfassendere wirtschaftliche Auswirkungen auf den Luftverkehr zwischen der EU und anderen östlichen Nachbarländern der EU haben und die regionale Zusammenarbeit stärken. Zudem würde dies ein klares politisches Signal für Georgien und die Länder des Kaukasus bedeuten, dass die EU bereit ist, sie so weit wie möglich in ihren Binnenmarkt einzubeziehen. Georgien hat, wie oben angesprochen, seine Bereitschaft erklärt, die Integration in einen gemeinsamen

Luftverkehrsraum mit der EU in Gang zu setzen. Dies setzt voraus, dass Georgien in der Lage ist, seine Luftverkehrsnormen durch gegenseitige Anerkennung mit der EU zu harmonisieren und so einen soliden Rechtsrahmen für die Luftverkehrsbeziehungen zu schaffen.

5. FAZIT

Die Kommission hält es für wichtig, Georgien ein umfassendes Angebot für eine verstärkte Zusammenarbeit in der Zivilluftfahrt zu unterbreiten. Das Abkommen mit Georgien würde einen ehrgeizigen Rahmen festlegen, innerhalb dessen umfassendere Luftfahrtfragen wie die Regulierungszusammenarbeit in den Bereichen Flugsicherheit, Luftsicherheit, Flugverkehrsmanagement, Technologie und Forschung ebenso wie Fragen der Ausübung der Geschäftstätigkeit und die industrielle Zusammenarbeit behandelt werden.

Im Zivilluftfahrtsektor bieten sich bedeutende neue Chancen für eine weitere Stärkung der Zusammenarbeit im Verkehrsbereich, die sowohl für Georgien als auch die EU von Nutzen ist. Daher sollten nun Schritte unternommen werden, um den Luftverkehr zu einem Schlüsselbereich einer engeren Zusammenarbeit zwischen der EU und Georgien zu machen und Georgien auf diese Weise ein weiteres Instrument für die Integration in europäische Strukturen und Märkte zu geben. Das Abkommen wird einen wichtigen Schritt auf dem Weg zur Schaffung eines gemeinsamen Luftverkehrsraums zwischen der Europäischen Union und ihren östlichen Partnern als Schlüsselziel der EU-Luftfahrtaußenpolitik und wichtiges Element der EU-Außenpolitik generell darstellen.

Ein Luftverkehrsabkommen auf Gemeinschaftsebene kann die georgischen Erwartungen an eine bessere Integration in europäische Luftfahrtstrukturen erfüllen und den Nutzen der Marktöffnung mit der Zusammenarbeit in den Bereichen Regulierung, Technik und Industrie verknüpfen, um gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Unternehmen und Vorteile für die Verbraucher zu erzielen. Aufgrund des erheblichen politischen und wirtschaftlichen Mehrwerts eines Luftverkehrsabkommens mit Georgien könnte es – auf lange Sicht – andere Länder der Region inspirieren und dazu beitragen, die regionale Zusammenarbeit im Kaukasus zu stärken. Die Kommission schlägt deshalb die Aushandlung und den Abschluss eines umfassenden offenen Luftverkehrsabkommens mit Georgien vor und ersucht den Rat, sie zur Aufnahme von Verhandlungen über ein solches Abkommen zu ermächtigen.

Die Kommission wird bei der weiteren Ausarbeitung und Erreichung der im vorgeschlagenen Beschluss des Rates dargelegten Ziele eng mit den Mitgliedstaaten und allen beteiligten Kreisen zusammenarbeiten.