

## РАЗВИТИЕ НА ВЪНШНАТА АВИАЦИОННА ПОЛИТИКА НА ЕС

**Емил Железов, Калина Балева**

[ejelezov@abv.bg](mailto:ejelezov@abv.bg), [kalina.baleva@abv.bg](mailto:kalina.baleva@abv.bg)

**Висше Транспортно училище „Тодор  
Каблешков” София, ул. „Гео Милев” №158  
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**

**Ключови думи:** въздушен транспорт, външна авиационна политика на ЕС, общо авиационно пространство, хоризонтални споразумения за въздухоплавателни услуги, европейско общо авиационно пространство, всеобхватни споразумения за въздухоплавателни услуги, всеобхватни споразумения за въздушен транспорт.

**Резюме:** В доклада са представени резултати от изследване на външната авиационна политика на ЕС, което обхваща хронологично източниците, регулацията на международните авиационни услуги, постигнатите резултати и ефектите от тях. Систематизирани са причините и е проследен процесът на преход от двустранни (билатерални) авиационни споразумения на страните членки на ЕС с трети държави към споразумения на равнище ЕС (хоризонтални споразумения). Направен е аналитичен обзор на постигнатите резултати по трите стълба на външната авиационна политика на ЕС, залегнали в Пътната карта от 2005 г., включващи привеждане на съществуващите двустранни споразумения за въздухоплавателни услуги между държави-членки на ЕС и трети държави в съответствие със законодателството на ЕС, създаване на общо авиационно пространство със съседните на ЕС държави и сключване на авиационни споразумения с ключови стратегически партньори. Систематизирани са основните предизвикателства пред сектора в контекста на тенденциите в световната авиационна среда и произтичащите от тях бъдещи приоритети, насочени към създаване на лоялна и свободна конкуренция и поддържане на конкурентоспособни авиационни услуги на стратегически международни пазари. Идентифицирани са и е направена оценка на основни ефекти от провежданата външна авиационна политика на ЕС.

### 1. РАЗВИТИЕ НА ВЪНШНАТА АВИАЦИОННА ПОЛИТИКА НА ЕС

След създаване на единен либерализиран европейски пазар през 1997 г., политиката на ЕС логично е насочена към либерализация на въздухоплаването между ЕС и трети страни, отваряне на пазарите и насърчаване на лоялната конкуренция. Основите на тази политика, наречена „Открито небе“ се поставят с Решение на Съда на Европейския съюз от 2002 г.<sup>1</sup>, според което двустранните споразумения за въздухоплаване на държавите-членки с трети държави са в нарушение на основните

<sup>1</sup>Дело С-476/98 срещу Федерална република Германия относно неизпълнение на задължения от държава-членка за сключване и прилагане на двустранно авиационно споразумение.

разпоредби на Договора за ЕС относно свободата за установяване<sup>2</sup>. С това решение се потвърждава изключителното право на ЕС да води преговори, да подписва и сключва международни споразумения за въздухоплавателни услуги с държави извън ЕС, когато в тях се разглеждат въпроси в рамките на изключителната компетентност на ЕС.

През 2003 г. се предоставя на ЕК пълномощия за водене на преговори за широкообхватно споразумение в областта на въздушния транспорт със Съединените американски щати и за договаряне на „хоризонтални споразумения“ с всички други държави извън ЕС за привеждане на техните двустранни споразумения с държавите-членки на ЕС, в съответствие с правото на ЕС.

През 2004 г.<sup>3</sup> в ЕС е установена процедура за уведомяване и разрешаване на преговори, провеждани от държави от Европейския съюз (ЕС) с държави извън ЕС във връзка с двустранни споразумения за въздухоплавателни услуги. Целта е да се гарантира, че съществуващите споразумения спазват правото на ЕС и гарантират на всички авиокомпаниии в ЕС правото на установяване в рамките на ЕС, включително правото на недискриминационен пазарен достъп до маршрутите между всички държави от ЕС и тези извън ЕС. За изменение на споразуменията са приложени два подхода:

- сключване на „Хоризонтални споразумения“ (единни споразумения на ниво ЕС) със страни извън ЕС;
- двустранни преговори за изменение или замяна на всяко споразумение за въздухоплавателни услуги поотделно.

През 2005 г. са предприети допълнителни стъпки за разширяване на външната политика на ЕС в областта на въздухоплаването<sup>4</sup>, която се основава на три стълба:

- изменение на двустранните споразумения, които не са в съответствие със законодателството на ЕС, за да се гарантира правна сигурност и равнопоставеност на всички авиокомпаниии от ЕС за полети до държави извън ЕС;
- създаване на Общо авиационно пространство със съседни страни на ЕС чрез отваряне на пазара и регулаторна хармонизация към авиационното законодателство и регулаторна рамка на ЕС;
- преговори и сключване на всеобхватни споразумения за интегриране на авиационния пазар на ЕС с тези на ключови международни търговски партньори чрез отваряне на пазара, премахване на инвестиционните бариери и регулаторно сътрудничество.

През 2012 г.<sup>5</sup> като главни цели на външната авиационна политика са определени либерализирането на достъпа до пазари на трети страни, регулаторно сближаване, създаване на условия за свободна и лоялна конкуренция, поддържане на силен и конкурентоспособен въздухоплавателен сектор, базиран в Европа.

---

<sup>2</sup> Свобода на установяване: член 49 от ДФЕС, Самостоятелно заетите лица и специалистите или юридическите лица, които законно извършват дейност в една държава членка, могат да упражняват стопанска дейност стабилно и непрекъснато в друга държава членка или ii) временно да предлагат и предоставят услугите си в други държави членки, като останат в своята държава на произход (свобода на предоставяне на услуги: член 56 от ДФЕС).

<sup>3</sup> Регламент (ЕО) № 847/2004 — преговори и прилагане на споразуменията относно въздухоплавателните услуги между държавите-членки и трети страни - в сила от 30 май 2004 г

<sup>4</sup> {SEC(2005( 336} Developing the agenda for the Community's external aviation policy

<sup>5</sup> COM(2012) 556 final- The EU's External Aviation Policy - Addressing Future Challenges Европейската комисия представя анализ на напредъка в изпълнението на външната политика на ЕС в областта на въздухоплаването, новите предизвикателства на световния авиационен пазар и мерките за справяне с тях

През 2015 г. е публикувана Стратегия за въздухоплаването в Европа<sup>6</sup>, чиято обща цел е да засили конкурентоспособността и устойчивостта на цялата верига за създаване на стойност във въздушния транспорт на ЕС. В Стратегията е заложена амбициозна външна политика на ЕС в областта на въздухоплаването, насочена към разрастващите се пазари. Счита се, че договарянето на всеобхватни споразумения в областта на въздухоплаването с трети държави на равнище ЕС е ефективен инструмент за подобряване на достъпа до тези пазари, увеличаване на инвестициите, подобряване на международната свързаност на Европа, осигуряване на справедливи и прозрачни пазарни условия за авиокомпаниите от ЕС и поява на нови бизнес модели. В стратегията са определени три основни приоритета:

- използване на потенциала на развиващите се пазари чрез подобряване на услугите, достъпа до пазара и възможностите за инвестиции в трети държави, като същевременно се гарантира равнопоставеност;
- преодоляване на ограниченията на капацитета и подобряване на ефективността и свързаността;
- поддържане на високи европейски стандарти за безопасност и сигурност.

## **2. ПОСТИЖЕНИЯ НА ВЪНШНАТА АВИАЦИОННА ПОЛИТИКА НА ЕС**

### **• Правна сигурност (Първи стълб)**

По отношение на правната сигурност през 2012г.<sup>7</sup> е отчетено, че с малки изключения са постигнати следните резултати:

- Възстановена е правната сигурност по отношение на двустранните споразумения, като принципа за назначаване на ЕС<sup>8</sup> е признат от 117 държави извън ЕС и са приведени в съответствие с правото на ЕС 979 двустранни споразумения, обхващащи 75% от превозите на пътници извън ЕС.
- Премахнати са националните ограничения върху собствеността и контрола върху въздушните превозвачи от ЕС и те могат да предлагат услуги от всяка една държава- членка на ЕС, до държави извън ЕС.
- Към 2015 г. са подписани 45 хоризонтални споразумения от които 33 споразумения са в сила, на 4 споразумения предстои подписване и 9 споразумения са в процес на договаряне<sup>9</sup> (фигура 1).

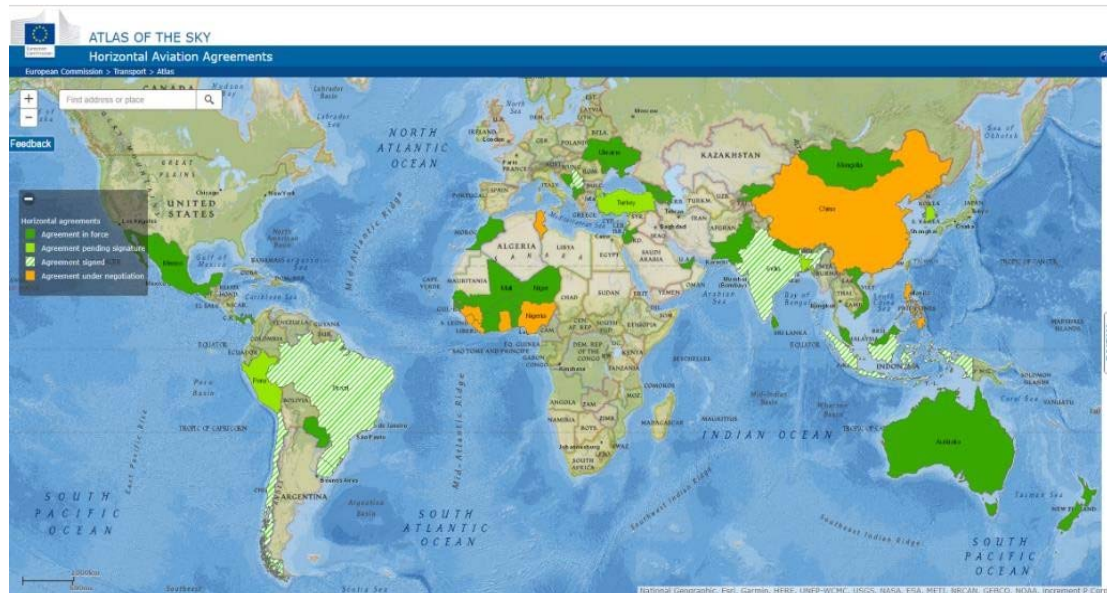
---

<sup>6</sup> Стратегия за въздухоплаването в Европа, 2015г., Европейска комисия COM(2015) 598 final

<sup>7</sup> COM(2012) 556 final- The EU's External Aviation Policy - Addressing Future Challenges

<sup>8</sup> която позволява на всички превозвачи от ЕС да се възползват от правото на установяване

<sup>9</sup> Източник: European Commission- ATLAS OF THE SKY



Фигура 1. Карта на хоризонталните споразумения с ЕС  
Източник: European Commission – ATLAS OF THE SKY

- **Общо авиационно пространство със съседни страни (Втори стълб)**

Значителен напредък е постигнат по отношение на изграждането на Общо авиационно пространство със съседни държави (Втори стълб). През 2006 г. е подписано многостранно споразумение за Обща европейска авиационна зона (ЕСАА) между държавите от Западните Балкани<sup>10</sup> и Европейския съюз, Норвегия и Исландия от другата страна. Широкообхватни споразумения в областта на въздушния транспорт (споразумения за общо авиационно пространство) са подписани с Мароко, Грузия, Йордания, Молдова, Израел. Сключените споразумения са важна стъпка към засилване на растежа, свързаността и конкурентоспособността в Европа и гарантират високи стандарти по отношение на безопасността и сигурността.

- **Споразумения с ключови партньори (Трети стълб)**

Широкообхватни споразумения с ключови партньори са сключени с Канада (2009 г.) и САЩ (2007 г.). Тези споразумения допринасят за регулаторно сближаване, либерализация на собствеността и контрола върху авиокомпаниите и са насочени към отваряне на пазара, създаване на условия за лоялна и свободна конкуренция.

Споразумението за въздушен транспорт между ЕС и САЩ (2007г.) обединява двата най-големи авиационни пазара в света чрез модерна регулаторна рамка за безопасен, достъпен, рентабилен и конкурентен въздушен транспорт. То създава правна сигурност за трансатлантическия пазар и гарантира равнопоставен достъп до пазара за всички авиокомпани от ЕС.

Споразумението за въздушен транспорт между ЕС и Канада (2009 г.)<sup>11</sup> въвежда високи нива на либерализация по отношение на правата за трафик и чуждестранните инвестиции в авиокомпани. Премахва всички ограничения за директни полети между Канада и ЕС и върху честотата на полетите, капацитета и цените за превоз. Предвижда се правата за трафик и възможностите за инвестиции в авиокомпаниите да бъдат постепенно допълнително либерализирани чрез признаване на правото на установяване

<sup>10</sup> Албания, Босна и Херцеговина, Северна Македония, Черна гора, Сърбия и Косово.

<sup>11</sup> Agreement on air transport between Canada and the European community and its member states, [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/international\\_aviation/country\\_index/doc/canada\\_final\\_text\\_agreement.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/international_aviation/country_index/doc/canada_final_text_agreement.pdf)

и премахване на ограниченията за инвестиции в авиокомпаниите. Споразумението обхваща и въпроси, свързани с безопасност и сигурност на превозите, защита на потребителите, околна среда и управление на въздушното движение.

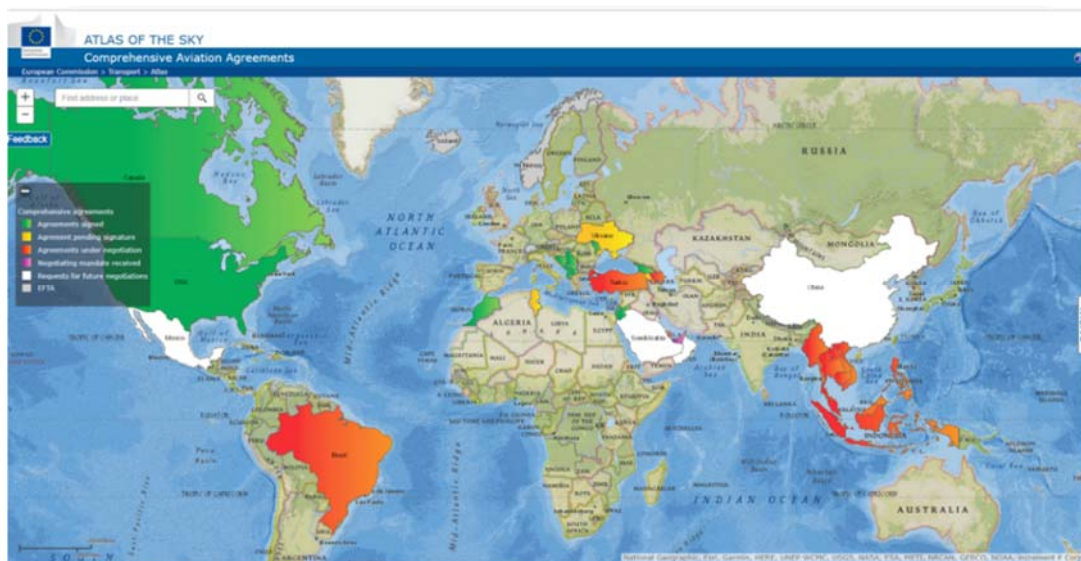
Към 2017 г. са в сила и се прилагат всеобхватни авиационни споразумения между ЕС и 13 държави извън ЕС, които определят различна степен на либерализация на съответните пазари (таблица 1).

**Таблица 1. Всеобхватни авиационни споразумения между ЕС и държави извън ЕС, в сила към 2017 г.**

Сключени към 2017 г. всеобхватни авиационни споразумения между ЕС и държави извън ЕС					
Държава-партньор		Вид на споразумение		Година	
				Подписване	В сила
1	Мароко	EMAA	Евро-средиземноморско авиационно споразумение	12.10.2006	12.10.2006
2	САЩ	KSP	Споразумение с ключов стратегически партньори		2007
3	Албания	ECAA	Споразумение за Европейска обща авиационна зона	9.6.2006	15.2.2007
4	Босна и Херцеговина	ECAA	Споразумения за Европейска обща авиационна зона	9.6.2006	1.2.2008
5	Косово	ECAA	Споразумение за Европейска обща авиационна зона	9.6.2006	30.11.2006
6	Черна гора	ECAA	Споразумение за Европейска обща авиационна зона	5.7.2006	15.11.2007
7	Северна Македония	ECAA	Споразумение за Европейска обща авиационна зона	9.6.2006	28.3.2007
8	Сърбия	ECAA	Споразумение за Европейска обща авиационна зона	29.6.2006	24.11.2009
9	Канада	KSP	Споразумение с ключов стратегически партньори		2009
10	Грузия	CAA	Споразумение за общо авиационно пространство	2.12.2010	3.12.2010
11	Йордания	EMAA	Евро-средиземноморско авиационно споразумение	15.12.2010	15.12.2010
12	Република Молдова	CAA	Споразумение за общо авиационно пространство	26.6.2012	26.6.2012
13	Израел	EMAA	Евро-средиземноморско авиационно споразумение	10.6.2013	10.6.2013

### Предстоящи споразумения

Предвижда се Общото авиационно пространство, създадено чрез всеобхватни авиационни споразумения между ЕС и трети страни да обхваща 55 държави с около 1 милиард жители. Предстои подписване на 3 споразумения, провеждат се преговори по 13 бъдещи споразумения и е поискан мандат за преговори за споразумения със 7 държави (фигура 2). Предстои подписване на договорени всеобхватни авиационни споразумения с Украйна, Тунис и Армения. Те предвиждат съвременна рамка и високи стандарти относно правата на пътниците, управлението на въздушното движение, икономическото регулиране, конкуренцията и социалните аспекти. Очаква се да допринесат за увеличаване на броя на директните полети и засилване на търговските и туристическите потоци между ЕС и страните партньори.



**Фигура 2. Карта на всеобхватните споразумения с ЕС**  
Източник: European Commission - ATLAS OF THE SKY

В процес на преговори за бъдещи споразумения между ЕС и държавите членки на Асоциацията на страните от Югоизточна Азия<sup>12</sup>, Азербайджан, Турция и Бразилия. Партньорите на ЕС по тези споразумения имат стратегическо значение поради населението, което обхващат, големината и бързото нарастване на авиационните пазари, нарастващото значение на търговските и икономическите връзки с ЕС.

В изпълнение на европейската стратегия за въздухоплаването от 2015г., Европейската комисия е отправила искания към Съвета на Европа (СЕ) да разреши преговори за авиационно споразумение на ниво ЕС със Съвета за сътрудничество в персийския залив (ССПЗ)<sup>13</sup>, Мексико и Китай.

Страните от ССПЗ са важни за ЕС авиационни партньори, поради стратегическото си местоположение и бързо развиващия се авиационен пазар в региона. През 2013 г. е стартиран диалог с Бахрейн, Кувейт, Оман и Саудитска Арабия. През 2016 г. получено разрешение от ЕС за договаряне на авиационно споразумение на равнище ЕС с Обединените арабски емирства и Катар. От 2010 г. е в сила хоризонтално авиационно споразумение между ЕС и Мексико, което позволява на всяка авиокомпания от ЕС да извършва полети между Мексико и всяка държава-членка на ЕС. Китай е стратегически партньор на ЕС. По територия е на четвърто място в света с над 1,4 млн. души население и изключително високи темпове на икономическо развитие. Стартиран е проект за партньорство между ЕС и Китай в областта на авиацията за периода 2015г.-2020 г. През 2017г. е иницирано двустранно споразумение за безопасност на въздухоплаването (BASA).

### **3. ВЛИЯНИЕ НА ВЪНШНАТА АВИАЦИОННА ПОЛИТИКА НА ЕС ВЪРХУ РАЗВИТИЕТО НА АВИАЦИОННИЯ СЕКТОР.**

Влиянието на външната авиационна политика на ЕС, върху търсенето и предлагането на външните авиационни пазари е проследено чрез измененията в броя превозените пътници, наличните места и броя на летищата, обслужващи международни превози за периода 2000г.–2017г. Използвани са данни от Евростат и Атлас на небето (Atlas of the Sky) за периода 2000г.–2017г.

На фигура 3 са представени данни за броя на превозените пътници по международни линии в рамките на ЕС и трети страни, по които могат да се направят следните изводи:

- Налична е тенденция на нарастване на броя на превозените пътници общо по международни линии (в ЕС и извън ЕС) със средно годишен темп 4,39%;
- Максимално нарастване на броя на превозените пътници по международни линии общо (в ЕС и извън ЕС) се наблюдава през 2008 г. с 15,19% спрямо 2007 г.;
- Средно годишният темп на нарастване на международните превози извън ЕС е значително по-висок-5,79%;
- Максимално нарастване на броя на превозените пътници по линии извън ЕС се наблюдава също през 2008г. с 50,47% спрямо 2007 г. Същевременно за международните превози в рамките на ЕС

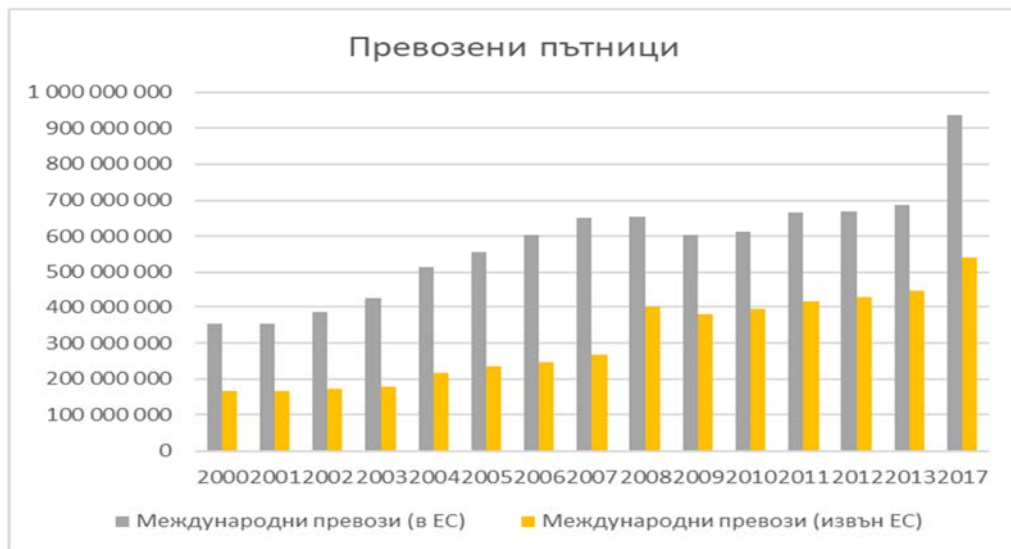
---

<sup>12</sup>ASEAN Association of Southeast Asian Nations (Асоциация на страните от Югоизточна Азия – политическа, икономическа и културна организация на 10 държави от Югоизточна Азия (Индонезия, Малайзия, Филипините, Сингапур, Тайланд, Бруней, Мианмар (Бирма), Камбоджа, Лаос и Виетнам.

<sup>13</sup> Gulf cooperation council(GSS) STATES- регионална организация, в която участват Бахрейн, Катар, Кувейт, Обединените арабски емирства, Оман и Саудитска Арабия.

нарастването през 2008 г. е едва 0,7%;

- За периода нарастването на общия брой превозени пътници при международни превози е 2,84 пъти. За превозите извън ЕС то е 3,25 пъти, докато за тези в ЕС е 2,65 пъти.
- Относителният дял на превозите извън ЕС в международните превози средно за периода е 34,66%. До 2007 г включително е 30,22%. За периода 2008 г.–2017г. е 38,22%.

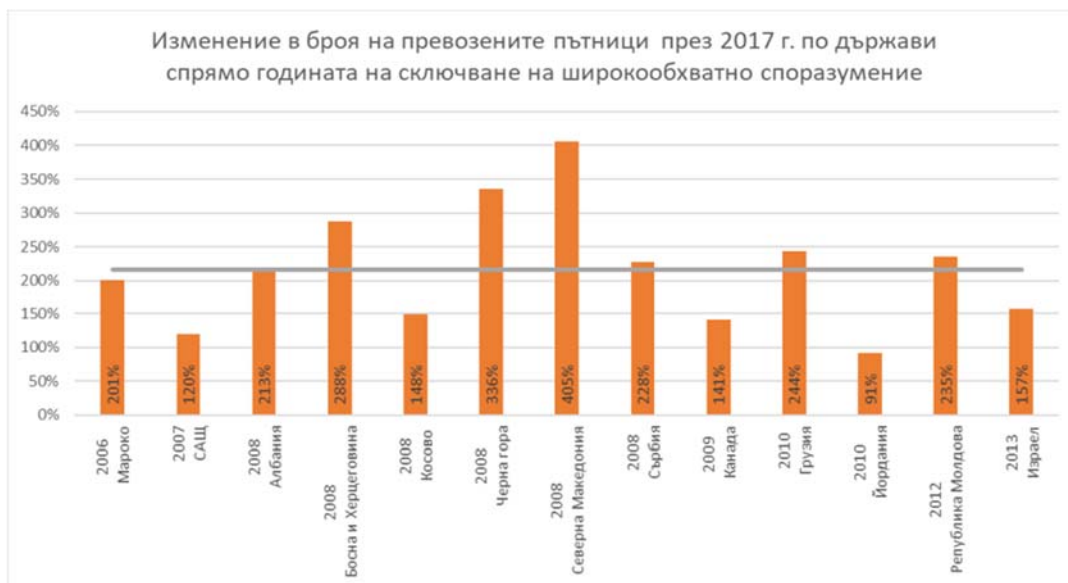


Фигура 3. Брой превозени пътници по международни линии

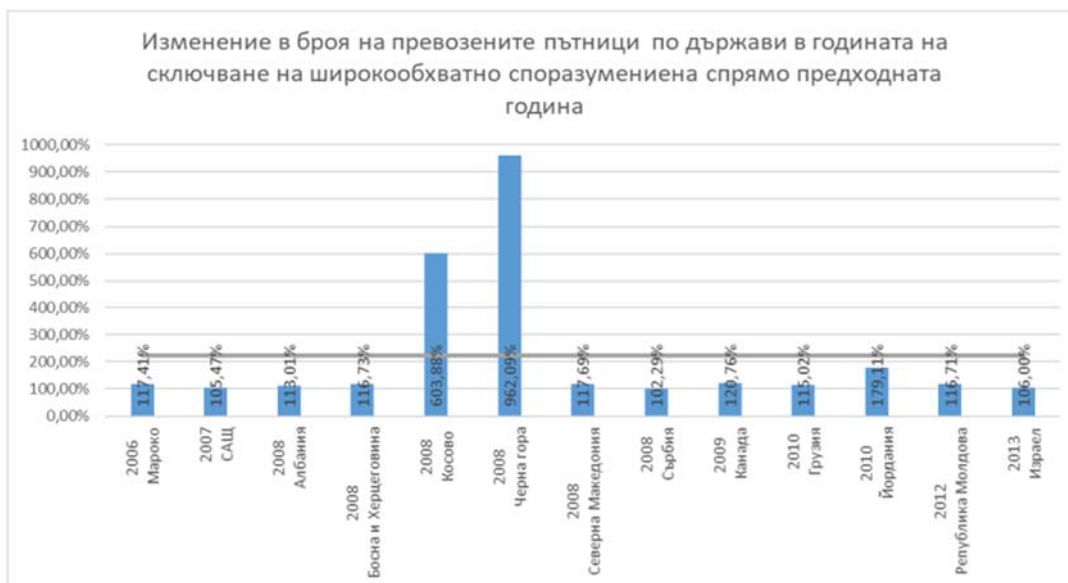
Източник: Евростат

Влиянието на сключените споразумения върху пътническия трафик между разглежданите държави и ЕС е различно и може да се проследи по данните на фигура 4 и фигура 5:

- За всички разглеждани държави след сключване на широкообхватно споразумение се наблюдава нарастване на броя на превозените пътници от и за ЕС;
- Нарастването на броя на превозените пътници през 2017 г. спрямо годините на сключване на всеобхватни споразумения е средно 2,16 пъти, като то е най-голямо за Северна Македония (4 пъти), Черна гора (3,36 пъти) и Босна и Херцеговина (2,28 пъти);
- За всички разглеждани страни има значително нарастване на броя на превозените пътници през годината на сключване на споразумение спрямо предходната година, като за Косово то е около 6 пъти, а за Черна гора почти 10 пъти.



**Фигура 4. Изменение в броя на превозените пътници през 2017 г. по държави спрямо годината на сключване на широкообхватно споразумение**  
Източник: Изчисления по данни от Евростат



**Фигура 5. Изменение в броя на превозените пътници по държави в годината на сключване на широкообхватно споразумение спрямо предходната година**  
Източник: Изчисления по данни от Евростат

За определяне на пазарното предлагане е използван като показател общият брой на наличните места годишно за превози извън ЕС<sup>14</sup>, чрез който се отчита предлагания на потребителите капацитет. Той е в пряка зависимост от броя на авиокомпаниите, които извършват превози извън ЕС, честотата на полетите и броя на летищата, които ги обслужват.

През разглеждания период броят на летищата, които обслужват международни превози извън ЕС се е увеличил от 132 на 310.

По данните, представени на Фигура 6 могат да се направят следните изводи за изменението на предлаганите места за международни превози извън ЕС:

<sup>14</sup> Не са налични данни за предлаганите места за превози до и от ЕС за разглежданите държави.



- Тенденцията на изменение на предлаганите места за превози извън ЕС е към нарастване;
- Значително увеличение на предлаганите места за превози извън ЕС, спрямо предходната година се наблюдава през 2004 г. (27%) и през 2007 г. (23%);
- Средногодишното увеличение на броя на предлаганите места за превози извън ЕС за периода от 2000 г. до 2006 г. е 3,55%, докато за периода от 2007г. до 2017 г., е 4,58%.



Фигура 6. Налични места за превози по международни линии извън ЕС  
Източник: Евростат

През разглеждания период се променя и степента на използвания наличен капацитет за превози извън ЕС. Средният коефициент на натоварване<sup>15</sup> за периода 2000г.- 2006г. е 73,65% и за периода от 2007г. до 2017 г., той е 78,04%, като през 2017 г. достига 82%.

## 5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Измененията на броя на превозените пътници се обуславят от множество икономически, политически и социални фактори. Въпреки това може да се твърди, че външната авиационна политиката на ЕС, чрез сключените широкообхватни споразумения е оказала влияние върху пазарното търсене в различна степен за всяка от разглежданите държави.

Разгледаните изменения в капацитета (налични места и брой летища) потвърждават, че сключените споразумения са оказали значимо влияние и върху предлагането на международни превози извън ЕС. Споразуменията са допринесли и за увеличаване на степента на използване на предлагания капацитет.

<sup>15</sup> Определен е статичен коефициент (пътници на борда/налични места) по данни на Евростат

### ЛИТЕРАТУРА:

- [ 1] Judgment of the Court of 5 November 2002 in Case C-476/98: Commission of the European Communities v Federal Republic of Germany (Failure by a Member State to fulfil its obligations  
— Conclusion and application by a Member State of a bilateral "open skies" agreement with the United States of America ),  
<https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/f46d92c8-2ec7-4822-b1ca-87f954807033>
- [2] Регламент (ЕО) № 847/2004 — преговори и прилагане на споразуменията относно въздухоплавателните услуги между държавите-членки и трети страни
- [3] Abate M., Christidis P., Economic effects of the EU external aviation policy, EUR 28531 EN, doi:10.2760/97271,2017,  
[http://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC105822/economic\\_effects\\_of\\_the\\_eu\\_external\\_aviation\\_policy\\_f.pdf](http://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC105822/economic_effects_of_the_eu_external_aviation_policy_f.pdf)
- [4] External Aviation Policy, [https://ec.europa.eu/transport/modes/air/international\\_aviation/external\\_aviation\\_policy\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/external_aviation_policy_en).
- [5] <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/f46d92c8-2ec7-4822-b1ca-87f954807033>
- [6] AN OVERVIEW OF THE AIR SERVICES AGREEMENTS CONCLUDED BY THE EU
- [7] COM(2012) 556 final Външната политика на ЕС в областта на въздухоплаването — посрещане на бъдещите предизвикателства, Брюксел, 27.9.2012 г.
- [8] INFORMATION NOTE-EU external aviation policy: why does the EU want to modify air service agreements between its member States and partner countries?  
[https://ec.europa.eu/.../2005\\_10\\_12\\_info\\_note\\_faq\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/.../2005_10_12_info_note_faq_en.pdf)
- [9] The EU's External Aviation Policy - Addressing Future Challenges ,  
[https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/international\\_aviation/doc/com\\_2012\\_556\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/international_aviation/doc/com_2012_556_en.pdf)
- [10] Стратегия за въздухоплаването в Европа, 2015г., Европейска комисия COM(2015) 598 final
- [11] {COM(2005)79 final}”Developing the agenda for the Community’s external aviation policy”
- [12] European Civil Aviation Handbook: Part I. Regulations and Directives,  
[https://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal\\_market/handbook/part1\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/handbook/part1_en)

## MAIN RESULTS OF THE DEVELOPMENT OF EU EXTERNAL AVIATION POLICY

**Emil Jelezov, Kalina Baleva**  
[ejelezov@abv.bg](mailto:ejelezov@abv.bg), [kalina.baleva@abv.bg](mailto:kalina.baleva@abv.bg)

**“Todor Kableshkov” University of  
Transport Sofia, GeoMilev 158 str.  
BULGARIA**

**Key words:** *air transport, EU external aviation policy, common aviation Area, European Common Aviation Area (ECAA), horizontal air services agreement, comprehensive air services agreement, comprehensive air transport agreement*

**Abstract:** *The report presents results from a study related to the EU's external aviation policy which covers the regulation of international aviation services and the results based on their impact. The process of transition from bilateral aviation agreements between EU Member States and third countries to EU-level agreements (horizontal agreements) has been monitored. This report analysed the results obtained from three directions of the EU's external aviation policy, as set out in the Roadmap 2005, including existing bilateral air services agreements between EU Member States and third countries, the development of a common aviation area between the EU's countries and the analysis of aviation agreements with strategic partners. The main challenges facing the sector in the context of global aviation trends and the resulting future priorities have been classified on the basis of loyal and free competition and maintaining competitive aviation services on strategic international markets. In addition, the basic effects of the EU's external aviation policy have been identified and assessed as we*