



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 2005.9.12
COM(2005) 407 végleges

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE

Az Új-Zélanddal folytatandó közösségi polgári légiközlekedési politika kidolgozásáról

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE

Az Új-Zélanddal folytatandó közösségi polgári légiközlekedési politika kidolgozásáról

1. BEVEZETÉS

- 1.1 A nemzetközi légi közlekedést hagyományosan az egyes államok közti kétoldalú egyezmények szabályozzák. Azonban az Európai Bíróság 2002. november 5-én hozott „nyitott égbolt” ítéletei jelentik a közösségi szintű külső légiközlekedési politika kezdetét.

Az Európai Bizottság *„A Közösség légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitikája cselekvési programjának kidolgozásáról”*¹ című közleményében szerepel, hogy az Európai Közösség és egyes harmadik országok közötti megállapodások lényeges hozzáadott értéket képviselnek, mivel az új piacok nyitásával és a befektetési lehetőségek előmozdításával új gazdasági lehetőségeket hoznak létre. Ezenkívül az ilyen megállapodások jelentik a legjobb módot a tisztességes piaci versenynek a szabályozási környezet konvergenciáján keresztüli biztosítására.

Ezért az Európai Bizottság javasolta célzott tárgyalások megkezdését a világ főbb régióiban átfogó légiközlekedési egyezmények megkötése érdekében, amelyek célja az európai ipar lehetőségeinek előmozdítása és a tisztességes piaci verseny biztosítása, ugyanakkor a nemzetközi polgári légi közlekedés reformja.

- 1.2 2003 októberében Új-Zéland tárgyalások megkezdését kérte az Európai Közösséggel folytatott légi közlekedés liberalizációjával kapcsolatban. Piacorientált gazdasági és környezetpolitikájával és magas szintű szabályozásával Új-Zéland nyilvánvaló és ígéretes jelölt az Európai Közösséggel tető alá hozandó új generációs megállapodás megkötésére.

Ez az oka annak, hogy a Bizottság *„A Közösség légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitikája cselekvési programjának kidolgozásáról”* című közleménye Új-Zélandot a közösségi szintű megállapodás egyik fő célországaként határozta meg. A külső légiközlekedési kapcsolatokra vonatkozó következtetéseiben a Tanács kifejezetten megjelölte Új-Zélandot, mint a jövőbeni átfogó tárgyalások egyik potenciális jelöltjét.²

- 1.3 Ezen kívül Új-Zéland és az Európai Közösség között a légi szolgáltatások bizonyos kérdéseiről 2005. március 14-én létrejött megállapodás aláírásával Új-Zéland tanúbizonyságot tett a légi közlekedés az Európai Közösséggel együttműködésben történő reformja melletti elkötelezettségéről.

A Közösség és Új-Zéland közötti légi közlekedés liberalizációjáról szóló megállapodás tovább erősíti a Közösségnek a nemzetközi légi közlekedés reformjára

¹ COM (2005) 79 végleges, 2005.3.11.

² A Közösség légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitikája menetrendjének kidolgozásáról szóló, 2005. június 27-i tanácsi következtetések.

irányuló célkitűzéseivel egyetértő Új-Zélanddal ápolta jó kapcsolatokat. A reform gazdasági előnyöket jelent a légi fuvarozók, repülőterek, utasok, szállítók, a turizmus és a tágabb értelemben vett gazdaság számára az Európai Unióban és Új-Zélandon egyaránt. Ezen kívül ugyanilyen fontos az a tény, hogy ez egy fontos lépés a légiközlekedési ágazat szabályozási keretinek nemzetközi reformja felé.

- 1.4 E közleményben a Bizottság javasolja a Tanácsnak, hogy engedélyezze a Bizottság számára egy nyitott légiközlekedési területéről szóló átfogó megállapodás létrehozását Új-Zélanddal, a piaci megnyitását egyidejűleg kombinálva a szabályozási együttműködéssel és/vagy konvergenciával főként az olyan kiemelt területeken, mint például repülésbiztonság és –védelem, környezetvédelem, valamint olyan versenyszabályok alkalmazása, amelyek egyenlő esélyeket, tisztességes és azonos versenyfeltételeket biztosítanak.

A horizontális egyeztetések és a tájékoztató célú kapcsolatfelvétel során Új-Zéland Közlekedési Minisztériuma és az Európai Bizottság szolgálatai között jó kapcsolatok alakultak ki, ami jó alapot szolgáltat az Új-Zélanddal kötendő ambiciózusabb légiközlekedési tárgyalásokhoz.

2. AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉG ÉS ÚJ-ZÉLAND KÖZÖTTI LÉGIKÖZLEKEDÉSI SZOLGÁLTATÁSOKRA VONATKOZÓ JELENLEGI KERETSZABÁLYOZÁS

Kétoldalú légiközlekedési megállapodások az EU tagállamok és Új-Zéland között

- 2.1 Jelenleg az EU és Új-Zéland közti légi közlekedési szolgáltatásokat az Új-Zéland és 12 EU tagállam közti kétoldalú légi közlekedési szolgáltatási megállapodások szabályozzák.³ A többi 13 tagállam és Új-Zéland között nincs lefektetve a légi közlekedési szolgáltatások jogi alapja.

A légiközlekedési szolgálatokra vonatkozó, a Közösség és Új-Zéland közötti jelenlegi keretszabályozás nem teszi lehetővé a légitársaságok, utasok és szállítók számára a szabad piac minden előnyének kihasználását. A jelenlegi kétoldalú légiközlekedési szolgáltatási megállapodások kiegyenlítetlen szabályokat határoznak meg az EU és Új-Zéland közötti légiközlekedési szolgáltatásokkal kapcsolatban, mivel a megállapodások nem biztosítják egyenlő mértékben az elérhető szabadságok, kapacitások és útvonalak liberalizációját. A tagállamok és Új-Zéland között létrejött kétoldalú légiközlekedési megállapodások említett eltérései egyenlőtlenségekhez vezetnek a közösségi légi fuvarozók számára elérhető lehetőségek terén.

- 2.2 A legtöbb kétoldalú légiközlekedési megállapodáshoz hasonlóan az EU tagállamai és Új-Zéland közötti jelenlegi kétoldalú légiközlekedési megállapodások olyan korlátozásokat tartalmaznak, amelyek az Európai Bíróság jogszerűtlennek minősített. 2005 márciusában az Európai Bizottság megállapodott Új-Zéland légügyi hatóságaival a légi szolgáltatások bizonyos kérdéseiről („horizontális

³ Ausztria, Belgium, Dánia, Franciaország, Németország, Írország, Olaszország, Luxemburg, Hollandia, Spanyolország, Svédország és az Egyesült Királyság.

megállapodás”)⁴, és e megállapodás a nemzeti záradékokat közösségi záradékokkal váltotta fel. Ez a megállapodás a rendelkezésre álló közlekedési jogok függvényében elviekben lehetővé teszi minden EU légitársaság számára, hogy bármely EU tagállamból, amelyben telephellyel rendelkeznek, járatokat indítsanak Új-Zélandra. A piac nyitottságának fent említett eltérő fokai miatt szükségessé vált egy „kijátszást tiltó” rendelkezést szerepeltetni az Új-Zélanddal kötött jelenlegi „horizontális megállapodásban”, amelynek célja, hogy megakadályozza a különböző kétoldalú szerződések által meghatározott, a közlekedési jogokra vonatkozó korlátozások lehetséges kijátszását.

Új-Zéland szabályozási keretrendszere a légi közlekedésre vonatkozóan

- 2.3 Új-Zéland úttörő szerepet játszik a légi közlekedés liberalizációjában. Új-Zéland már 1985-ben új politikát dolgozott ki a nemzetközi légi közlekedésre vonatkozóan, a nemzeti légitársaság érdekei helyett az érzékelt gazdasági előnyöket, köztük a kereskedelem és turizmus fejlesztését, szem előtt tartva.

Új-Zéland légiközlekedési politikája azon a feltételezésen alapul, hogy a gazdasági előnyök maximalizálása leginkább a légiközlekedési szolgáltatások liberalizációjának elősegítésével érhető el, és a kormány megvizsgálja annak módját, hogyan csökkenthetné a piaci verseny és a szabadabb piaci belépés akadályait.

1985-ben Új-Zéland mindössze 12 kétoldalú légiközlekedési szolgáltatási megállapodás részese volt. 1985 után jelentősen megnőtt az Új-Zélandot kiszolgáló légitársaságok és az országba érkező turisták száma. Az 1990-es évek eleje óta Új-Zéland aktívan keresi a lehetőségeket a nyitott égbolt megállapodások kötésére, beleértve az Amerikai Egyesült Államokkal és számos tagállammal kötött megállapodást.

Új-Zéland és az EU közös állásponttal rendelkezik a légi közlekedésre vonatkozó üzleti ügyek kapcsán a WTO keretén belül. Új-Zéland támogatta az EU álláspontját a környezetvédelmi ügyekkel kapcsolatosan a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetben.

- 2.4 Új-Zéland jelenlegi légiközlekedési politikáját egy nagyon modern és nyitott szabályozási keret(rendszer) jellemzi.
- 1986 óta Új-Zéland lehetővé teszi a 100%-os külföldi tulajdonszerzést a nemzeti légitársaságokban.
 - Belföldi repülőjáratok esetén a piaci belépés egyetlen követelménye a biztonsági tanúsítás.
 - Új-Zéland „nyitott égbolt” megállapodásokat kötött számos országgal különböző földrajzi régiókból.

⁴

Az Európai Közösség és Új-Zéland között a légi szolgáltatások bizonyos kérdéseiről létrejött megállapodás megkötéséről, aláírásáról és ideiglenes alkalmazásáról szóló határozatjavaslat, COM (2005) 267.

- A kétoldalú tárgyalásokon Új-Zéland a liberalizáció jegyében a hagyományos „nemzeti tulajdon” rendelkezéseket általában a „gazdasági tevékenység székhely”-ére vonatkozó rendelkezésekkel kívánja felváltani.

2.5 2005. május 27-én Új-Zéland és az Egyesült Királyság egyetértési nyilatkozatot és légiközlekedési megállapodást írtak alá.

Az Egyesült Királyság és Új-Zéland közötti új megállapodás magában foglalja az EK–Új-Zéland megállapodásban elfogadott szabványos közösségi rendelkezéseket, és az alábbi fő elemeket határozza meg:

- Korlátlan 5., 6., 7., 8. és 9. forgalmi szabadságjog az Egyesült Királyság légitársaságai számára; hasonló jog Új-Zéland légitársaságai számára, de a London–Egyesült Államok viszonylaton csak 5. és 7. forgalmi szabadságjog az utasforgalom számára;
- liberális kódmegosztási és lízing jogok;
- liberális charter megállapodások;
- liberalizált tarifa-megállapodások;
- a tisztességes versenyre és állami támogatásokra, valamint a földi kiszolgálásra vonatkozó rendelkezések.

2.6 Új-Zélandban a Közlekedési Minisztérium a légitársaságok engedélyező hatósága. Az Új-Zélandot menetrendszerűen kiszolgáló nemzetközi légitársaságoknak nemzetközi légiközlekedési szolgáltatási engedéllyel kell rendelkezniük. Az engedélyezés biztosítja a kétoldalú megállapodásokban cserélt légiközlekedési jogok gyakorlásának jóváhagyási és ellenőrzési mechanizmusát. Az új-zélandi légitársaságok számára az engedélyezés biztosítja az új-zélandi légiközlekedési jogok kiosztását, amelyek számos légiközlekedési szolgáltatási megállapodás (ASA) szerint még mindig korlátozás alá esnek.

2.7 Az új-zélandi Polgári Légiforgalmi Hatóság 1992-ben jött létre a Polgári Repülési Törvény alapján. Fő funkciója a polgári repülés védelmének és biztonságának előmozdítására szolgáló tevékenységek ésszerű költségfordítással történő végrehajtása. A felelősségei közé tartozik a légi közlekedés védelmi és biztonsági előírásainak kidolgozása, azok betartásának ellenőrzése, valamint balesetek és események kivizsgálása. A Polgári Légiforgalmi Hatóság igazgatója felelős a tanúsítványok és más repülésügyi dokumentumok kiadásáért.

2.8 2001-ben Új-Zéland aláírta a Brunei, Chile, Szingapúr, az Egyesült Államok és más országok részvételével kötött Többoldalú Megállapodás a Légi Közlekedés Liberalizációjáért elnevezésű többoldalú „nyitott égbolt” megállapodást. A MALIAT egyezmény letéteményese Új-Zéland.⁵ A MALIAT főbb vívmányai közé tartoznak az útvonalakra vonatkozó szabad menetrend, korlátozások nélküli közlekedési jogok és kapacitások. A MALIAT aláírói korlátozásmentes közlekedést biztosítanak

⁵ A MALIAT egyezmény többi aláírója az Egyesült Államok, Brunei, Peru, Szamoa és Tonga.

egymásnak a harmadik, negyedik, ötödik és hatodik forgalmi szabadságjogok szerint, valamint korlátozásmentes hetedik forgalmi szabadságjogot a kizárólag árut szállító járatokra. A MALIAT országok közötti kapcsolatban nem áll fenn a többségi nemzeti tulajdonra vonatkozó előírás. Új-Zéland még ennél is tovább ment, és – Chile, Szingapúr és Brunei részvételével – aláírta az úgynevezett MALIAT jegyzőkönyvet. A MALIAT által biztosított forgalmi jogokon túl a MALIAT jegyzőkönyv hetedik szabadságjogokat biztosít az utasszállító járatokra, és kabotázsjogot nemzetközi járatok folytatása esetén.

- 2.9 Ausztrália és Új-Zéland 1996-ban állapodott meg az egységes légiközlekedési piac (SAM) létrehozásáról, amely 2002-re valósult meg. Az egységes légiközlekedési piac létrehozását követően az Ausztrália és Új-Zéland közötti menetrend szerint utasokat szállító légitársaságok száma 12-re nőtt, és ez jelentősen növelte a légi utasforgalmat is. Az egységes légiközlekedési piac lehetővé teszi az ausztrál légi fuvarozók számára az új-zélandi belföldi járatok piacához való hozzáférést, és fordítva.

Az egységes légiközlekedési piacon belül a két ország fuvarozói, feltéve, hogy vagy Ausztrália vagy Új-Zéland belső piacán működnek, és legalább 50%-ban ausztrál és/vagy új-zélandi személyek tulajdonában van és irányítása alatt állnak, korlátozások nélkül tetszőleges kapacitású járatokat üzemeltethetnek, akár kabotázs céljából is. A két ország repülésbiztonsági hatóságai is megállapodtak a légi közlekedéssel kapcsolatos tanúsítványok kölcsönös elfogadásában.

3. AZ EURÓPAI UNIÓ ÉS ÚJ-ZÉLAND KÖZÖTTI KAPCSOLATOK TOVÁBBI ERŐSÍTÉSE

- 3.1 Az Európai Unió és Új-Zéland közötti kapcsolatot 1999 májusában helyezték hivatalos alapokra, amikor aláírták az Európai Unió és Új-Zéland közötti kapcsolatokról szóló közös nyilatkozatot. A felek közös gazdasági célja a nyitott és piacgazdaságon alapuló társadalom előmozdítása. Új-Zéland és az EU számos nemzetközi és gazdaságpolitikai kérdésben hasonló állásponton van.

Gazdasági téren az Európai Unió jelenti Ausztrália és Japán után Új-Zéland harmadik legnagyobb exportpiacát (2,7 milliárd €), és második legnagyobb importforrását (2,4 milliárd €)⁶. Összesítve az Európai Unió Új-Zéland második legnagyobb kereskedelmi partnere az áruk piacán. A szolgáltatások kereskedelme is folyamatosan növekszik az Európai Unió és Új-Zéland között. Az Európai Unió ezen kívül az Új-Zélandról származó befektetések fontos célpontja, és az Új-Zélandba irányuló külföldi befektetések fő forrása is.

- 3.2 A földrajzi távolság miatt az EU és Új-Zéland közti kereskedelmi és társadalmi kapcsolatokhoz nélkülözhetetlen a légi közlekedés. Az EU és Új-Zéland közötti magas szintű tárgyalásokon és cselekvési tervekben folyamatosan napirendben tartják a légi közlekedést, mint ahogy az legutóbb, az EU és Új-Zéland közötti miniszteri trojka során történt február 2005-ban.

⁶ Az Eurostat által az EU külső és belső kereskedelméről kiadott statisztikai évkönyv 2003-as kiadása alapján.

- 3.3 Új-Zéland hivatalosan kérte a tárgyalások megkezdését az Európai Közösséggel folytatott légi közlekedés liberalizációjával kapcsolatban. A légi közlekedéssel kapcsolatos tárgyalások megkezdése tovább fogja erősíteni az EU és Új-Zéland közötti gazdasági és politikai kapcsolatokat.

4. AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉG ÉS ÚJ-ZÉLAND KÖZÖTTI ÁTFOGÓ LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS GAZDASÁGI ELŐNYEI

- 4.1 Jelenleg kizárólag az Air New Zealand működtet közvetlen utasszállító járatot a Közösség és Új-Zéland között (Los Angelesen keresztül Londonba). Számos közösségi légitársaság ajánl közvetett járatokat Új-Zélandra kódmegosztásos alapon, és néhány közösségi fuvarozó távolsági teherfuvarokat vállal Új-Zélandra. Új-Zélandba egyre több látogató érkezik az EU-ból, különösen a turistaforgalom nőtt jelentősen. Az Új-Zéland és az EU közötti utasforgalom a 2002-es 540 000 főről 2004-ben 640 000 főre nőtt. A nagy távolság miatt számos közvetett járat közül lehet választani az ázsiai és csendes-óceáni térségen, valamint az Egyesült Államokon keresztül.

A közösségi megközelítés előnyei és hozzáadott értéke

- 4.2 Még ha az Európai Közösség és Új-Zéland közötti légi közlekedés liberalizációja rövid távon nem gyakorol nagy közvetlen hatást az EU gazdaságára, az EU és Új-Zéland közötti közvetlen járatok csekély részesedése tekintetében a korlátozások megszüntetése javíthatja az EU légitársaságainak piaci lehetőségeit, és növelheti a közvetlen járatok fontosságát az EU és Új-Zéland közötti viszonylatban.

A (közvetlen) légi járatok növekedése fejleszti az EU és Új-Zéland közötti kereskedelmi és turisztikai kapcsolatokat, és ezáltal tágabb értelemben vett gazdasági előnyökkel jár az EU gazdaságára nézve.

- 4.3 Magas szintű szabályozásával, valamint piacorientált gazdasági és közlekedési politikájával Új-Zéland nyilvánvaló jelölt egy közösségi szintű nyitott légiközlekedési terület megállapodás megkötésére. Az EU és Új-Zéland közötti légiközlekedési megállapodás modellként szolgálhat harmadik országok számára a légi közlekedés piacának liberalizációja terén. Új-Zéland a légi közlekedés liberalizációjának és a piaci integrációnak a fő motorja az ázsiai és csendes-óceáni térségben. A harmadik országokkal folytatott légiközlekedési kapcsolatokra tágabb értelemben gyakorolt hatás jelentős gazdasági előnyöket jelent az európai gazdaság számára.
- 4.4 Azonban a rövid távú gazdasági hatásnál jóval fontosabb a más légiközlekedési piacokra gyakorolt középtávú gazdasági hatás. Az Európai Bizottság számára az EU-USA közti nyitott légiközlekedési terület gazdasági hatásait elemző tanulmány⁷ egyértelműen kimutatta nyitott nemzetközi légiközlekedési piacok gazdasági előnyeit. A heti járatszámra és útvonalakra vonatkozó jelenlegi korlátozások feloldása következtében a légi forgalom valószínűleg növekedni fog. A

⁷ The Brattle Group, The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area (Az EU és az USA közötti nyitott légiközlekedési terület gazdasági hatása), az Európai Bizottság számára készített tanulmány, 2002. december.

korlátozásmentes piaci belépés eredményeként a légitársaságok ki tudják használni az új piaci lehetőségeket, és a vevők által igényelt útvonalakon tudnak légiközlekedési szolgáltatásokat biztosítani. A határokon átvélő befektetések tovább növelik a hatékonyságot.

Az Új-Zélanddal folytatott légi közlekedés teljes liberalizációja csak közösségi szinten érhető el. Mivel az EU jogszabályai határozzák meg az EU légitársaságainak tulajdoni követelményeit, a közösségnek kölcsönösen liberalizálnia kell a tulajdonra és irányításra vonatkozó követelményeit.

A harmadik országokkal folytatott légiközlekedési kapcsolatokra tágabb értelemben gyakorolt hatás jelentős gazdasági előnyöket jelent az európai gazdaság számára. Az Új-Zéland és Ausztrália közötti egységes légiközlekedési piac, és e két piac által már elért magas szintű integráció következményeképp az Új-Zélanddal létrehozott nyitott légiközlekedési terület előnyeit a kombinált piac nagysága révén még jobban ki lehetne használni.

A nyitott légiközlekedési piac következményeképpen:

- a légitársaságok tovább növelnék hatékonyságukat és növelnék nemzetközi versenyképességüket,
- az utasok és szállítók számára több lenne a választási lehetőség,
- a repülőtereknek, légi közlekedéssel kapcsolatos szolgáltatásoknak és a repülőgépgyártó-iparnak haszna származna a légi forgalom növekedéséből,
- a forgalom növekedése további élénkítő hatással járna a kereskedelemre és idegenforgalomra.

- 4.6 Az Új-Zéland és az EU közti nyitott légiközlekedési terület lehetséges egyértelmű előnyeit egy független tanácsadók által végzett hatástanulmány is megerősítette. Míg a rövid távú előnyök a Közösség és Új-Zéland közti közvetlen járatok alacsony száma, valamint a piaci belépés jelenlegi lehetőségei miatt viszonylag korlátozottak, a többi csendes-óceáni ország számára jelentősek a közép- és hosszú távú hatások. Egy közelmúltban készült tanulmány megerősítette, hogy az új-zélandi légi közlekedésre vonatkozó szabályozás és politikai keretek lehetővé teszik a Közösség számára, hogy egy olyan mintamegállapodást írjanak alá Új-Zélanddal, amely magasabb szintű szabályozási konvergenciát eredményez, valamint új lehetőségeket az EU ipara és fogyasztói számára. Új-Zéland számos repülésügyi kérdésben egyetért az EU véleményével, és elkötelezte magát a nagyobb regionális piacok fejlesztése mellett, ami hosszabb távon jelentős új piaci lehetőségeket teremt.

5. KÖVETKEZTETÉSEK: AZ ÚJ-ZÉLANDDAL FOLYTATANDÓ JAVASOLT LÉGIKÖZLEKEDÉSI TÁRGYALÁSOK LÉNYEGES HOZZÁADOTT ÉRTÉKE

- 5.1 Az EU és Új-Zéland közötti légi közlekedés kereteinek modernizációja jelentős új lehetőségeket biztosít a légi közlekedés megerősítésére az egyenlő feltételeket biztosító verseny piacon. Ezenkívül tovább erősíti az EU és Új-Zéland közötti kiváló gazdasági és politikai kapcsolatokat.

Az Európai Unió és Új-Zéland közötti légiközlekedési partnerség modelljének kialakítását a nemzetközi szintű reformprogramok előmozdítására vonatkozó ambíció ösztönözte. Az ennek eredményeként létrejövő, az Európai Közösség és Új-Zéland közötti légi közlekedés liberalizációjáról szóló megállapodás váltja fel az Új-Zéland és a tagállamok közötti kétoldalú légiközlekedési megállapodásokat, és hozza létre az EU és Új-Zéland közötti légiközlekedési szolgáltatások modern kereteit, a lehető legnyitottabb piaci belépéssel, és legmagasabb szintű szabályozási előírásokkal. E megállapodás más, harmadik országokkal kötendő kibővített légiközlekedési partnerség modelljeként is szolgálhat.

- 5.2 Az Új-Zélanddal a nyitott légiközlekedési területről folytatott tárgyalások célja a piac megnyitása a belépők előtt és befektetési lehetőségek teremtése. A piac megnyitását a belépők előtt nem lehet a harmadik és negyedik forgalmi szabadságjogra korlátozni, hanem annak az ötödik forgalmi szabadságjogra is kell terjednie⁸. Új-Zélandra nem indulhat Európából leszállás nélküli közvetlen járat. Ezért az EU és Új-Zéland közötti légiközlekedési szolgáltatások egyszeri leszállással, közbenső pontokon keresztül zajlanak, amelyek önmagukban is lényeges piacok, mind az ázsiai és csendes-óceáni, mind az észak-amerikai térségben. Gazdasági szempontból nem lenne életképes a légiközlekedési szolgáltatásokat a közbenső pontok és Új-Zéland között a vonatkozó forgalmi jogok nélkül üzemeltetni. Ezért alapvető fontosságúak az említett köztes pontokon keresztüli ötödik szabadságjogok a megállapodás potenciális előnyeinek maximális kiaknázásához.

Egyes tagállamok már végrehajtották a piacok kölcsönös megnyitását a belépők előtt Új-Zélanddal. A közelmúltban az Egyesült Királyság olyan megállapodást írt alá Új-Zélanddal, amely lehetővé teszi a piac magas fokú liberalizációját. Azonban más tagállamok még nem jutottak el a piac ilyen magas szinten történő megnyitásáig az Új-Zélanddal folytatott kapcsolataikban. Jelenleg tizenként tagállam nem rendelkezik hozzáféréssel az új-zélandi piachoz. Ez a kiegyensúlyozatlan helyzet egyenlőtlen lehetőségeket biztosít a közösségi légitársaságok számára, ami ellentétes az egységes piac által a közösségi légiközlekedési fuvarozók számára biztosított esélyegyenlőséggel.

Egy közösségi szintű átfogó légiközlekedési megállapodás következetessé tenné a Közösség és Új-Zéland légiközlekedési kapcsolatait, és esélyegyenlőséget biztosítana az összes, Új-Zélandra szolgáltatást nyújtó közösségi légi fuvarozó számára. Ezenkívül lényeges új piaci lehetőségeket teremtené a 12 új tagállam azon légi fuvarozói számára, amelyek még nem rendelkeznek forgalmi joggal az Új-Zélandra és onnan vissza irányuló légi közlekedésre. Egy közösségi szintű légiközlekedési megállapodás a kisebb társaságok számára is lehetőséget adna, hogy hálózataikat Új-Zélandra is kiterjesszék. Bár számos tagállam és Új-Zéland között a forgalmi igény nem szükségszerűen teszi kereskedelmileg életképessé a közvetlen járatokat, a légitársaságok kiaknázhatják a járatkód-megosztásból adódó előnyöket az új-zélandi viszonylatban.

⁸

A harmadik forgalmi szabadságjog vonatkozik az EU-ból Új-Zélandra történő utas- és áruszállításra. A negyedik forgalmi szabadságjog vonatkozik az Új-Zélandról az EU-ba történő utas- és áruszállításra. Az ötödik forgalmi szabadságjog jelenti utasok és áru szállítását egy közbenső pontból Új-Zélandra, egy az EU-ból induló szolgáltatás keretei között.

Az EU és Új-Zéland között létrejövő megállapodás lehetővé teheti az európai légitársaságok számára az új-zélandi befektetést, és részesedhetnek Új-Zélandról származó tőkéből is. Ez lehetővé tenné továbbá az európai áruszállítók számára nemzetközi áruszállítási viszonylatok kialakítását az ázsiai és csendes-óceáni térséggel, ezzel is növelve működésük hatékonyságát, lehetővé téve számukra, hogy globális vevőik szükségleteit kielégítő szolgáltatásokat nyújtsanak, és ne kelljen a különböző kétoldali megállapodásokban foglaltak szerint kombinálniuk forgalmi jogaikat.

- 5.3 A nyitott légiközlekedési piac olyan szabályozási keretet igényel, amely biztosítja a tisztességes verseny feltételeit, a magas szintű védelmet és biztonságot, valamint szem előtt tartja a környezet védelmét. A piac megnyitásának együtt kell járnia és a konvergenciára irányuló szabályozási együttműködéssel. Az egyes tagállamok és Új-Zéland közötti kétoldalú légiközlekedési megállapodások korlátozásoktól mentes piacra jutást biztosítottak az új-zélandi légi fuvarozók számára, de nem biztosították megfelelő mértékben a szabályozás konvergenciáját. Az Új-Zélanddal közösségi szinten kötendő átfogó légiközlekedési megállapodás megerősítené a magas szintű védelmi, biztonsági, környezetvédelmi, utasvédelmi és más szabályokat.

A környezet védelmére tekintettel a megállapodásnak meg kell felelnie az EU fenntartható fejlődés melletti elkötelezettségének. A fent említett gazdasági előnyökön kívül a légi forgalom várt növekedése nemkívánatos mellékhatásokkal is járhat, elsősorban a repülőterek környékének levegőminőségére és zajszintjére, valamint a globális éghajlatváltozásra vonatkozóan. Fontos, hogy a megállapodás nem korlátozza az EU lehetőségeit arra nézve, hogy az említett káros hatások enyhítése érdekében szabályozási vagy gazdasági eszközöket alkalmazzon. A tisztességes verseny biztosítása a nyitott légiközlekedési piac kulcsfontosságú tényezője. A magasabb szintű szabályozási konvergencia elérésével, a Közösség és Új-Zéland közötti átfogó légiközlekedési megállapodás egyenlő feltételeket biztosító versenypiacot alakít ki, a verseny torzításának elkerülése érdekében. Új-Zéland erős versenyhatóságokkal rendelkezik a versenyjogi szabályozás végrehajtásához. A légiközlekedési ágazat nem kap kormányzati támogatást. Új-Zéland ezen kívül magas szintű légiközlekedési védelmi és biztonsági előírásokkal rendelkezik. Új-Zéland egyetért a Közösség környezetpolitikai célkitűzéseivel. Ennek következtében a védelmi és biztonsági előírások, versenyjogi és környezetvédelmi szabályok végrehajtásának jelenlegi szintje alapján Új-Zéland és a Közösség között jó esély van egy magas szintű szabályozási együttműködés és/vagy konvergencia kialakulásának.

A nem hivatalos tájékoztató célú megbeszélések során Új-Zéland megerősítette szándékát a Közösséggel történő magas szintű szabályozási konvergencia elérése, valamint az EU és Új-Zéland légi fuvarozói számára egyenlő feltételeket biztosító versenypiac kialakítása mellett. Az említett szabályozási konvergenciát csak közösségi szinten lehet elérni. A kétoldalú egyezmények nem képesek megfelelő szabályozási együttműködést biztosítani. Az EU és Új-Zéland közötti megállapodásnak együttműködési mechanizmusokat kell kidolgoznia annak érdekében, hogy betartsák és továbbfejlesszék a megállapodás szabályait.

Az Új-Zélanddal kötött légiközlekedési megállapodás gazdasági előnyeit tovább erősíthetik az ázsiai és csendes-óceáni térség más országaival, különösen Ausztráliával kötött hasonló megállapodások. Ezért az Európai Unió és Új-Zéland

közötti új partnerségnek nyitottnak kell lennie a többi, csatlakozni kívánó ország számára.

Ezt a partnerséget folyamatosan tovább lehet fejleszteni az Európai Közösség és Új-Zéland közötti nyitott légiközlekedési területté. A tájékoztató célú megbeszélések azt mutatták, hogy Új-Zéland egyetért a Közösség azon ambícióival, amelyek a nemzetközi légiközlekedési szolgáltatások modernizált, korlátozásoktól mentes kereteinek kidolgozására irányulnak, ami lehetőséget biztosítana a globális szolgáltatások nyújtására. A javasolt új partnerség eredménye egyértelműen ösztönözné más harmadik országokat, hogy csatlakozzanak a légi közlekedés rugalmasabb nemzetközi keretrendszeréhez.

- 5.4 A fentiek fényében az Európai Bizottság javasolja, hogy a Tanács hatalmazza fel a Bizottságot arra, hogy tárgyalásokat kezdjen Új-Zélanddal egy átfogó légiközlekedési megállapodás kötése céljából.
- 5.5 A Bizottság szorosan együttműködik a tagállamokkal és az összes érdekelt felekkel a tárgyalási irányelvekben meghatározott célkitűzések továbbfejlesztése és teljesítése érdekében.