



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 12.9.2005
KOM(2005) 407 v konečném znění

SDĚLENÍ KOMISE

Vývoj politiky Společenství v oblasti civilního letectví vůči Novému Zélandu

SDĚLENÍ KOMISE

Vývoj politiky Společenství v oblasti civilního letectví vůči Novému Zélandu

1. Úvod

- 1.1 Mezinárodní letecká doprava se tradičně řídí dvoustrannými dohodami mezi jednotlivými státy. Avšak rozsudky Evropského soudního dvora ze dne 5. listopadu 2002 nazvané „otevřené nebe“ se staly východiskem pro vnější politiku Společenství v oblasti letectví.

Jak uvádí sdělení *„Rozvoj vnější politiky Společenství v oblasti letectví“*¹, dohody mezi Evropským společenstvím a některými třetími zeměmi významným způsobem přispějí k vytváření nových hospodářských možností prostřednictvím otevírání trhů a podporování investičních možností. Kromě toho tyto dohody budou nejlepším způsobem, jak podporováním sbližování právních předpisů zajistit rovné podmínky hospodářské soutěže.

Proto Evropská komise navrhla zahájit jednání směřující k uzavírání globálních dohod v oblasti letectví s významnými regiony světa, aby se tak posílily perspektivy evropského průmyslu v podmínkách rovné hospodářské soutěže a současně se napomohlo reformě mezinárodního civilního letectví.

- 1.2 V říjnu 2003 Nový Zéland požádal o zahájení jednání s Evropským společenstvím o dohodě o liberalizaci letecké dopravy. Nový Zéland má díky své tržně orientované hospodářské a dopravní politice a vysoké úrovni právních předpisů velkou šanci uzavřít s Evropským společenstvím dohodu nové generace v oblasti letecké dopravy.

Z tohoto důvodu je Nový Zéland ve sdělení Společenství *„Rozvoj vnější politiky Společenství v oblasti letectví“* označen jako možná klíčová cílová země pro dohodu celého Společenství. Ve svých závěrech o vnějších vztazích v oblasti letectví Rada jasně označila Nový Zéland jako možného kandidáta na budoucí žádost o všeobecné mandáty k jednání.²

- 1.3 Nový Zéland navíc svůj závazek společně s Evropským společenstvím reformovat rámec pro leteckou dopravu prokázal tím, že dne 14. března 2005 parafoval dohodu s Evropským společenstvím o některých aspektech leteckých služeb.

Dohoda s Novým Zélandem o liberalizaci letecké dopravy dále posílí dobré vztahy s Novým Zélandem, který sdílí cíle Společenství reformovat rámec pro mezinárodní leteckou dopravu. Dohoda bude hospodářským přínosem pro letecké dopravce, letiště, cestující, zasilatele, odvětví cestovního ruchu a pro hospodářství v Evropské unii a na Novém Zélandu obecně. Stejně důležité je to, že bude navíc mezníkem na cestě k mezinárodní reformě předpisového rámce, kterým se řídí odvětví letecké dopravy.

¹ KOM (2005) 79 v konečném znění, ze dne 11.3.2005.

² Závěry Rady ze dne 27. června 2005 o rozvoji programu vnější politiky Společenství v oblasti letectví.

- 1.4 Tímto sdělením proto Komise doporučuje, aby Rada zmocnila Komisi sjednat souhrnnou dohodu s Novým Zélandem o otevřeném leteckém prostoru, která by slučovala otevírání trhu se souběžným postupem spolupráce v oblasti právních předpisů a/nebo jejich sblížování, zejména v prioritních oblastech jako bezpečnost letectví, ochrana letectví, ochrana životního prostředí a používání pravidel hospodářské soutěže, které zajišťují rovnoprávné prostředí a spravedlivé a rovné podmínky hospodářské soutěže.

Při horizontálních jednáních a informativních kontaktech kladné vztahy mezi Ministerstvem dopravy Nového Zélandu a útvary Komise byly rozvíjeny, které mohou být dobrým základem pro zahájení ambicióznějších jednání s Novým Zélandem v oblasti letecké dopravy.

2. STÁVAJÍCÍ PŘEDPISOVÝ RÁMEC PRO LETECKÉ SLUŽBY MEZI EVROPSKÝM SPOLEČENSTVÍM A NOVÝM ZÉLANDEM

Dvoustranné dohody mezi členskými státy EU a Novým Zélandem o leteckých službách

- 2.1 V současné době se letecké služby mezi EU a Novým Zélandem řídí dvoustrannými dohodami mezi Novým Zélandem a dvanácti členskými státy EU o leteckých službách.³ Pro letecké služby mezi ostatními třinácti členskými státy EU a Novým Zélandem neexistuje žádný právní základ.

Stávající předpisový rámec pro letecké služby mezi Společenstvím a Novým Zélandem neumožňuje leteckým společnostem, cestujícím a zasilatelům plně využívat výhody volných trhů. Stávající dohody o leteckých službách tvoří nevyvážený rámec pro letecké služby mezi EU a Novým Zélandem a ne všechny dohody jsou stejně liberální s ohledem na svobody, kapacity a trasy, které jsou k dispozici. Tyto rozdíly mezi dvoustrannými dohodami členských států s Novým Zélandem o leteckých službách vedou k nerovnosti příležitostí, které se leteckým dopravcům Společenství nabízejí.

- 2.2 Podobně jako většina dvoustranných dohod o leteckých službách obsahovaly stávající dvoustranné dohody mezi členskými státy EU a Novým Zélandem o leteckých službách omezení, která jsou podle Evropského soudního dvora nezákonná. V březnu 2005 uzavřela Evropská komise dohodu s novozélandskými úřady pro letectví o některých aspektech leteckých služeb („horizontální dohodu“)⁴, která nahrazuje doložky o státní příslušnosti doložkou Společenství. Tato dohoda umožňuje v zásadě všem leteckým společnostem z EU provozovat lety na Nový Zéland z jakéhokoli členského státu EU, ve kterém jsou usazeny, pokud mají příslušná provozní práva. V důsledku výše uvedených rozdílných stupňů otevřenosti trhů bylo nutno do nedávno uzavřené „horizontální dohody“ s Novým Zélandem zahrnout „doložku o neobcházení“, aby se předešlo možnému obcházení stávajících rozdílných dvoustranných omezení provozních práv.

³ Belgie, Dánsko, Francie, Irsko, Itálie, Lucembursko, Německo, Nizozemsko, Rakousko, Spojené království, Španělsko a Švédsko.

⁴ Návrh rozhodnutí Rady o podpisu a prozatímním uplatňování Dohody mezi Evropským společenstvím a Novým Zélandem o některých aspektech leteckých služeb, KOM (2005) 267.

Předpisový rámec pro leteckou dopravu na Novém Zélandu

- 2.3 Nový Zéland je průkopníkem v oblasti liberalizace letecké dopravy. Už v roce 1985 Nový Zéland vytvořil novou politiku mezinárodního letectví, která nebyla založena na přínosech pro vnitrostátní leteckou společnost, ale spíše na přínosech pro hospodářství, včetně obchodu a cestovního ruchu.

Politika Nového Zélandu v oblasti letectví vychází z předpokladu, že podporou liberalizace leteckých služeb lze nejlépe dosáhnout maximálních hospodářských přínosů. Vláda prozkoumá způsoby, jak omezit překážky, které brání hospodářské soutěži a volnějšímu přístupu na trhy.

V roce 1985 měl Nový Zéland uzavřených pouze dvanáct dvoustranných dohod o leteckých službách. Po roce 1985 se počet leteckých společností poskytujících služby na Novém Zélandu a počet příjezdějících turistů výrazně zvýšily. Od začátku devadesátých let Nový Zéland aktivně usiloval o sjednání dohod o otevřeném nebi, včetně dohod se Spojenými státy a několika členskými státy.

Nový Zéland a EU sdílejí v rámci Světové obchodní organizace společný postoj k mnoha záležitostem obchodní povahy, které souvisejí s leteckou dopravou. Nový Zéland podporoval v Mezinárodní organizaci pro civilní letectví postoj EU ohledně environmentálních otázek.

- 2.4 Politika Nového Zélandu v oblasti letectví se v současné době vyznačuje velmi moderním a otevřeným předpisovým rámcem:

- Od roku 1986 Nový Zéland umožňuje, aby 100 % vnitrostátních leteckých společností vlastnily zahraniční subjekty.
- Co se týče vnitrostátních letů, je jediným požadavkem pro vstup na trh osvědčení o bezpečnosti.
- Nový Zéland uzavřel dohody o „otevřeném nebi“ s několika zeměmi ve všech zeměpisných regionech.
- Při dvoustranných jednáních Nový Zéland obvykle usiluje o liberalizaci ustanovení o jmenování na „hlavní místo obchodní činnosti“ místo tradičního ustanovení o „vnitrostátním vlastnictví“.

- 2.5 Dne 27. května 2005 Nový Zéland a Spojené království podepsaly memorandum o porozumění a dohodu o leteckých službách.

Nová dohoda mezi Spojeným královstvím a Novým Zélandem obsahuje příslušné standardní doložky Společenství, které byly dohodnuty v rámci horizontální dohody mezi ES a Novým Zélandem, a stanoví tyto klíčové body:

- neomezená práva páté, šesté, sedmé a deváté svobody pro letecké společnosti jmenované Spojeným královstvím; stejně tak pro letecké společnosti jmenované Novým Zélandem, avšak s omezením týkajících se práv cestujících podle páté a sedmé svobody na trasách mezi Londýnem a USA;
- liberální pravidla pro společné označování a pronájem linek;

- liberální ujednání o pronájmu;
 - liberalizovaná ujednání o tarifech;
 - ustanovení o spravedlivé hospodářské soutěži, státní podpoře a pozemním odbavování.
- 2.6 Ministerstvo dopravy je orgán vydávající licence pro letecké společnosti na Novém Zélandu. Mezinárodní letecké společnosti, které provozují pravidelné lety na Nový Zéland, musejí být držiteli mezinárodní licence pro letecké služby. Vydávání licencí představuje mechanismus pro oprávnění a sledování výkonu leteckých provozních práv, který byly přiděleny v dvoustranných jednáních. Pro novozélandské letecké společnosti je vydávání licencí také způsobem přidělování leteckých provozních práv Nového Zélandu, která jsou na základě mnoha dohod o leteckých službách stále omezena.
- 2.7 Úřad Nového Zélandu pro civilní letectví byl zřízen v roce 1992 zákonem o civilním letectví. Jeho hlavní funkcí je provádění činností, které při přijatelných nákladech zvyšují bezpečnost a ochranu civilního letectví. Mezi jeho úkoly patří zřizování norem pro leteckou bezpečnost a ochranu letectví, sledování norem pro bezpečnost a ochranu, vyšetřování nehod a nahodilých událostí. Ředitel civilního letectví odpovídá za udělování osvědčení a jiných leteckých dokladů.
- 2.8 V roce 2001 Nový Zéland podepsal společně s Brunejí, Chile, Singapurem, Spojenými státy a ostatními stranami mnohostrannou dohodu o „otevřeném nebi“ označovanou jako Multilaterální dohoda o liberalizaci mezinárodní letecké dopravy (MALIAT). Nový Zéland je depozitářem dohody MALIAT.⁵ Hlavními rysy dohody MALIAT jsou otevřený seznam linek, otevřená provozní práva a otevřená kapacita. Signatáři dohody MALIAT si vzájemně udělili neomezená provozní práva třetí, čtvrté, páté a šesté svobody, jakž i také neomezená provozní práva sedmé svobody pouze pro nákladní lety. Vnitrostátní většinové vlastnictví není podmínkou jmenování mezi zeměmi dohody MALIAT. Nový Zéland udělal další krok a společně s Chile, Singapurem a Brunejí podepsal takzvaný protokol k dohodě MALIAT.⁶ Kromě práv udělených v dohodě MALIAT umožňuje protokol k dohodě MALIAT práva sedmé svobody pro osobní lety a práva kabotáže při pokračování v mezinárodním letu.
- 2.9 Austrálie a Nový Zéland se v roce 1996 dohodly na jednotném leteckém trhu (*Single Aviation Market* – SAM) a v roce 2002 jej dokončily. Po zřízení jednotného leteckého trhu se počet leteckých společností provozujících pravidelnou osobní dopravu mezi Austrálií a Novým Zélandem zvýšil na dvanáct, což vedlo k výraznému zvýšení osobní dopravy. Jednotný letecký trh poskytuje australským dopravcům přístup k vnitrostátním letům na Novém Zélandu a naopak.

V rámci SAM mohou dopravci obou zemí, pokud splňují požadavky pro provoz v rámci vnitrostátního trhu Austrálie nebo Nového Zélandu a jsou alespoň z 50 % vlastněny nebo řízeny státními příslušníky Austrálie a/nebo Nového Zélandu,

⁵ Dalšími signatáři dohody MALIAT jsou Spojené státy, Brunej, Peru, Samoa a Tonga.

⁶ Protokol k dohodě MALIAT vstoupil v platnost v Singapuru, na Novém Zélandu a v Bruneji v prosinci roku 2001 a v Chile v prosinci roku 2003.

provozovat jakoukoli kapacitu, včetně kabotáže, a to podle vlastního rozhodnutí a bez jakýchkoli omezení. Úřady pro leteckou bezpečnost obou zemí se také dohodly na vzájemném uznávání všech osvědčení souvisejících s letectvím.

3. DALŠÍ POSÍLENÍ VZTAHŮ MEZI EVROPSKOU UNIÍ A NOVÝM ZÉLANDEM

- 3.1 Vztah mezi Evropskou unií a novým Zélandem získal formální rámec v květnu 1999, kdy bylo podepsáno společné prohlášení o vztazích mezi Evropskou unií a Novým Zélandem. Společným cílem hospodářských záležitostí je podporovat rozvoj otevřených tržních hospodářství. Nový Zéland a EU mají podobné postoje k mnoha otázkám mezinárodní a hospodářské politiky.

Co se týče obchodu, Evropská unie je po Austrálii a Japonsku (2,7 miliard eur) třetím největším cílem vývozu pro Nový Zéland a druhým největším zdrojem dovozu (2,4 miliard eur).⁷ Evropská unie je celkově druhým největším obchodním partnerem Nového Zélandu, pokud jde o zboží. Obchod v oblasti služeb mezi Evropskou unií a Novým Zélandem stále více roste. Evropská unie je také významným cílem investic z Nového Zélandu a jedním z hlavních zdrojů zahraničních investic na Novém Zélandu.

- 3.2 V důsledku zeměpisné vzdálenosti má letecká doprava zásadní význam pro obchodní a společenské vztahy mezi Novým Zélandem a EU. Letecká doprava byla trvale na programu setkání na vysoké úrovni a akčních plánů mezi Novým Zélandem a EU, naposledy při setkání ministerské „trojky“ mezi EU a Novým Zélandem v únoru 2005.
- 3.3 Nový Zéland formálně požádal o zahájení jednání o dohodě s Evropským společenstvím o liberalizaci letecké dopravy. Zahájení jednání v oblasti letecké dopravy dále posílí hospodářské a politické vazby mezi EU a Novým Zélandem.

4. HOSPODÁŘSKÉ PŘÍNOSY SOUHRNNÉ DOHODY MEZI EVROPSKÝM SPOLEČENSTVÍM A NOVÝM ZÉLANDEM O LETECKÉ DOPRAVĚ

- 4.1 V současné době provozuje přímé osobní lety mezi Společenstvím a Novým Zélandem pouze společnost Air New Zealand (přes Los Angeles do Londýna). Několik dopravců Společenství nabízí nepřímé lety na Nový Zéland se sdíleným označením linek a někteří dopravci Společenství také nabízejí dálkové nákladní dopravní služby na Nový Zéland. Počet návštěvníků létajících na Nový Zéland z EU se zvyšuje, zejména pokud jde o turisty. Počet lidí cestujících mezi Novým Zélandem a EU se zvýšil z 540 000 v roce 2002 na 640 000 v roce 2004. Vzhledem k velké vzdálenosti existuje široká nabídka nepřímých letů přes oblast Asie a Tichomoří, jakož i přes Spojené státy.

⁷ Eurostat, Statistical Yearbook External and intra-EU Trade 2003 Edition (statistická ročenka zahraničního obchodu a obchodu uvnitř EU z roku 2003).

Přínosy a další klady přístupu Společenství

- 4.2 I kdyby byl vzhledem k omezenému podílu přímých letů na trhu EU-Nový Zéland bezprostřední hospodářský dopad liberalizace letecké dopravy mezi Evropským společenstvím a Novým Zélandem na hospodářství EU krátkodobě mírný, mohlo by zrušení omezení rozšířit tržní příležitosti pro letecké dopravce EU a zvýšit význam přímých letů na celkovém trhu EU-Nový Zéland.

Zvýšení objemu (přímých) leteckých služeb by zvýšilo objem obchodní a turistické dopravy mezi EU a Novým Zélandem a v důsledku toho by vedlo k širším hospodářským přínosům pro hospodářství EU.

- 4.3 Nový Zéland je díky vysoké úrovni právních předpisů a své tržně orientované hospodářské a dopravní politice jasným kandidátem na uzavření dohody o otevřeném leteckém prostoru na úrovni Společenství. Dohoda mezi EU a Novým Zélandem o liberalizaci letecké dopravy by mohla být modelem pro liberalizaci trhů s leteckou dopravou s ostatními třetími zeměmi. Nový Zéland je klíčovým hnacím prvkem liberalizace letectví a integrace trhu v oblasti Asie a Tichomoří. Širší dopad na vztahy v oblasti letecké dopravy s jinými třetími zeměmi bude zdrojem významných hospodářských přínosů pro evropské hospodářství.

- 4.4 Ještě důležitější než krátkodobý hospodářský dopad je však střednědobý hospodářský dopad na ostatní trhy s leteckou dopravou. Hospodářské přínosy otevřených mezinárodních leteckých trhů byly jasně uvedeny ve studii o hospodářském dopadu otevřeného leteckého prostoru EU-USA, která byla vypracována jménem Evropské komise.⁸ Je pravděpodobné, že po zrušení stávajících omezení týdenního počtu letů a letových tras se objem dopravy zvýší. Díky otevřenému přístupu na trh budou letecké společnosti moci využívat nové tržní příležitosti a nabízet letecké služby na trasách, na kterých je zákazníci vyžadují. Přeshraniční investiční toky přispějí k dalšímu zvýšení efektivity.

Úplné liberalizace letecké dopravy s Novým Zélandem lze dosáhnout pouze na úrovni Společenství. Jelikož právo EU stanoví pro dopravce EU požadavky ohledně vlastnictví, je třeba, aby vzájemnou liberalizaci požadavků pro vlastnictví a kontrolu provádělo Společenství.

Širší dopad na vztahy s ostatními třetími zeměmi v oblasti letecké dopravy bude zdrojem významných hospodářských přínosů pro evropské hospodářství. Díky jednotnému leteckému trhu mezi Novým Zélandem a Austrálií a již dosažené vysoké úrovni integrace těchto dvou trhů budou posíleny přínosy otevřeného leteckého prostoru s Novým Zélandem, jelikož sloučený trh bude větší.

V důsledku otevřených leteckých trhů:

- by letecké společnosti dále zvyšovaly svou efektivitu a zlepšovaly svou mezinárodní konkurenceschopnost,

⁸

The Brattle Group, The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area, studie vypracovaná pro Evropskou komisi, prosinec 2002.

- by cestující a zasilatelé mohli využívat větší nabídky,
- by letiště, služby související s leteckým provozem a odvětví výroby letadel měly prospěch ze zvýšení objemu letecké dopravy,
- by zvýšení objemu dopravy usnadnilo další zvýšení objemu obchodní a turistické dopravy.

4.6 Jednoznačné případné přínosy dohody s Novým Zélandem o otevřeném leteckém prostoru byly potvrzeny ve studii posouzení dopadů, kterou vypracovali nezávislí poradci. Ačkoliv by krátkodobé hospodářské přínosy mohly být v důsledku absence letů mezi Společenstvím a Novým Zélandem bez mezipřistání a již dosaženého stupně přístupu na trh poměrně omezené, střednědobý a dlouhodobý dopad pro ostatní země v oblasti Tichomoří by byl značný. Nedávná studie potvrdila, že předpisový a politický rámec pro leteckou dopravu na Novém Zélandu by Společenství umožnil dosáhnout modelové dohody s Novým Zélandem, která by vedla k vyšší úrovni sbližování předpisů a k novým příležitostem pro toto odvětví v EU a pro jeho uživatele. Nový Zéland sdílí postoje EU k mnoha otázkám souvisejícím s letectvím a usiluje o rozvíjení větších regionálních trhů, které by v dlouhodobém výhledu vytvářely značné nové tržní příležitosti.

5. ZÁVĚRY: ZNAČNÉ PŘÍNOSY NAVRHOVANÝCH JEDNÁNÍ S NOVÝM ZÉLANDEM O LETECKÉ DOPRAVĚ

5.1 Modernizovaný rámec pro leteckou dopravu mezi EU a Novým Zélandem nabízí významné nové příležitosti pro posílení letecké dopravy v konkurenčním a rovnoprávném prostředí. Rámec navíc dále posílí vynikající obchodní a politické vztahy mezi EU a Novým Zélandem.

Modelové partnerství v oblasti letecké dopravy mezi Evropskou unií a Novým Zélandem je inspirováno cílem pokračovat v programu reformy na mezinárodní úrovni. Výsledná dohoda mezi Evropským společenstvím a Novým Zélandem o liberalizaci letecké dopravy by nahradila stávající dvoustranné dohody mezi Novým Zélandem a členskými státy o leteckých službách a vytvořila moderní rámec pro letecké služby mezi EU a Novým Zélandem s co nejotevřenějším přístupem na trh a co nejvyššími úrovněmi předpisů. Proto by mohla být modelem pro rozšířené partnerství v oblasti letecké dopravy s ostatními třetími zeměmi.

5.2 Jednání o dohodě s Novým Zélandem o otevřeném leteckém prostoru by byla zaměřena na otevření přístupu na trh a otevření nových investičních příležitostí. Otevření přístupu na trh nelze omezit na práva třetí a čtvrté svobody, nýbrž musí zahrnovat práva páté svobody.⁹ Na Nový Zéland nelze provozovat lety z Evropy bez mezipřistání. Proto se letecké služby mezi EU a Novým Zélandem provozují s jedním mezipřistáním v mezilehlých místech, která jsou sama o sobě významnými trhy, v oblasti Asie a Tichomoří a v Severní Americe. Provoz leteckých služeb mezi mezilehlými místy a Novým Zélandem bez odpovídajících provozních práv by nebyl

⁹ Třetí svobodou je právo přepravovat cestující a náklad z EU na Nový Zéland. Čtvrtou svobodou je právo přepravovat cestující a náklad z Nového Zélandu do EU. Pátou svobodou je právo přepravovat cestující a náklad z mezilehlého místa na Nový Zéland prostřednictvím letu začínajícího v EU.

hospodářsky životaschopný. Proto jsou práva páté svobody pro dopravu přes mezilehlá místa nezbytná k tomu, aby byly případné přínosy dohody co největší.

Některé členské státy již vzájemné otevření přístupu na trh s Novým Zélandem zavedly. Nedávno uzavřelo Spojené království s Novým Zélandem dohodu, která stanoví vysoký stupeň liberalizace trhů. Některé členské státy však ve svých vztazích s Novým Zélandem dosud nedosáhly pokročilého stupně přístupu na trh. Dvanáct členských států nemá v současné době vůbec žádný přístup na trh na Novém Zélandu. Tento nevyvážený rámec vedl k nerovnostem příležitostí leteckých dopravců Společenství, které nejsou v souladu s rovnými příležitostmi pro všechny letecké dopravce Společenství na jednotném trhu.

Souhrnná dohoda o letecké dopravě na úrovni společenství by zajistila soudržnost vztahů Společenství s Novým Zélandem v oblasti letectví a zajistila by všem leteckým dopravcům Společenství stejné příležitosti, co se týče leteckých služeb na Nový Zéland. Kromě toho by vytvořila zásadní nové tržní příležitosti pro letecké dopravce ve dvanácti členských státech, které v současnosti nemají žádná práva, co se týče letecké dopravy z Nového Zélandu a na Nový Zéland. Dohoda o letecké dopravě na úrovni Společenství by také poskytla menším dopravcům možnost rozšířit jejich síť na Nový Zéland. Ačkoli přímé lety nemusejí být díky poptávce po dopravě mezi několika členskými státy a Novým Zélandem hospodářsky životaschopné, letečtí dopravci by mohli usilovat o přínosy prostřednictvím ujednání o společném označování linek do Nového Zélandu a z Nového Zélandu.

Dohoda mezi EU a Novým Zélandem by evropskému odvětví letecké dopravy umožnila investovat na Novém Zélandu a mít prospěch z kapitálu pocházejícího z Nového Zélandu. Umožnila by evropským nákladním dopravcům zřídít mezinárodní trasy pro nákladní dopravu v oblasti Asie a Tichého oceánu, a tím zvýšit účinnost jejich činností a umožnit tak poskytování služeb podle potřeb jejich zákazníků na celém světě, a také by už nebyla omezena potřebou slučovat práva na základě různých dvoustranných dohod.

- 5.3 Otevřené letecké trhy potřebují rámec, který zajišťuje spravedlivou hospodářskou soutěž a vysokou úroveň bezpečnosti, ochrany letectví a ochrany životního prostředí. Otvírání trhů musí být provázeno spoluprací při sbližování předpisů. Dvoustranné dohody mezi některými členskými státy a Novým Zélandem o leteckých službách zaručily leteckým dopravcům Nového Zélandu zcela otevřený přístup na trh, a přitom vhodným způsobem nezajistily sbližování předpisů. Souhrnná dohoda mezi Společenstvím a Novým Zélandem o letecké dopravě by posílila vysokou úroveň bezpečnosti, ochrany letectví, ochrany životního prostředí, ochrany cestujících a ostatní otázky právních předpisů.

S ohledem na otázky životního prostředí musí být tato dohoda v souladu se závazkem EU vůči udržitelnému rozvoji. Kromě výše uvedených hospodářských přínosů má očekávaný růst letecké dopravy také nežádoucí vedlejší účinky, zejména na kvalitu vzduchu a úroveň hluku v okolí letišť, a rovněž přispívá k celosvětové změně klimatu. Je důležité, že tato dohoda neomezuje schopnost EU používat regulativní nebo hospodářské nástroje ke zmírňování těchto nepříznivých účinků. Zabezpečení spravedlivé hospodářské soutěže je dalším klíčem k otevření leteckých trhů. Dosažením vyšší úrovně sbližování předpisů souhrnná dohoda mezi Společenstvím a Novým Zélandem o leteckých službách zajistí rovnoprávné soutěžní

prostředí, aby nedocházelo k narušování hospodářské soutěže. Nový Zéland má úřady pro hospodářskou soutěž s velkými pravomocemi pro prosazování pravidel hospodářské soutěže. Vláda neposkytuje odvětví letecké dopravy žádnou podporu. Na novém Zélandu je rovněž vysoká úroveň letecké bezpečnosti a ochrany letectví. Nový Zéland sdílí se Společenstvím cíle environmentální politiky. V důsledku toho jsou na základě současné úrovně prosazování úrovně bezpečnosti a ochrany letectví vynikající vyhlídky na vysokou úroveň spolupráce v oblasti předpisů a/nebo jejich sbližování mezi Společenstvím a Novým Zélandem.

Nový Zéland při neformálních informativních rozhovorech potvrdil vůli dosáhnout vysokého stupně sblížení předpisů se Společenstvím a zavést rovné podmínky hospodářské soutěže pro dopravce EU a Nového Zélandu. Takového sblížení předpisů lze dosáhnout pouze na úrovni Společenství. Dvoustranné dohody nejsou schopny zajistit přiměřenou spolupráci v oblasti předpisů. Dohoda mezi EU a Novým Zélandem by měla vytvořit mechanismy spolupráce, které zajistí, aby byla pravidla dohody dodržována a dále rozvíjena.

Hospodářské přínosy dohody s Novým Zélandem o leteckých službách by byly dále zvýšeny podobnými dohodami se zeměmi oblasti Asie a Tichomoří, které slouží jako hlavní mezilehlá místa, zejména s Austrálií. Z tohoto důvodu by partnerství mezi Evropskou unií a Novým Zélandem mělo být otevřeno jiným zemím, které by se k němu chtěly připojit.

Toto partnerství lze postupně rozvíjet k otevřenému leteckému prostoru mezi Evropským společenstvím a Novým Zélandem. Informativní rozhovory naznačily, že Nový Zéland sdílí cíl Společenství zřídit modernizovaný rámec pro mezinárodní letecké služby, bez stávajících omezení a s možností poskytovat služby v celém světě. Výsledek navrhovaného nového partnerství by do ostatních třetích zemí vyslal jasný signál, aby se připojily k trendu směřujícímu k vytvoření pružnějšího mezinárodního rámce pro leteckou dopravu.

- 5.4 Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem Evropská komise doporučuje, aby Rada zmocnila Komisi k zahájení jednání s Novým Zélandem za účelem uzavření všeobecné dohody o letecké dopravě.
- 5.5 Komise bude úzce spolupracovat s členskými státy a všemi příslušnými zúčastněnými stranami na dalším rozvíjení a dosahování cílů stanovených ve směrnicih pro vyjednávání.