



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 12.9.2005

KOM(2005) 407 v konečnom znení

OZNÁMENIE KOMISIE

**Rozvíjanie politiky Spoločenstva v oblasti civilného letectva vo vzťahu
k Novému Zélandu**

OZNÁMENIE KOMISIE

Rozvíjanie politiky Spoločenstva v oblasti civilného letectva vo vzťahu k Novému Zélandu

1. Úvod

- 1.1 Medzinárodnú leteckú dopravu tradične upravujú dvojstranné dohody medzi jednotlivými štátmi. Rozsudky Európskeho súdneho dvora o takzvanom “otvorenom nebi” z 5. novembra 2002 však predstavovali začiatok vonkajšej politiky v oblasti letectva na úrovni Spoločenstva.

Ako je to naznačené v oznámení Európskej komisie o “*Rozvoji programu vonkajšej politiky Spoločenstva v oblasti letectva*”¹, dohody medzi Európskym spoločenstvom a určitými tretími krajinami budú mať značný význam tým, že prinesú nové hospodárske príležitosti otvorením trhov a podporou investičných príležitostí. Tým, že podporia konvergenciu právnych predpisov, budú tieto dohody tiež najlepším spôsobom na zaistenie spravodlivej hospodárskej súťaže.

Európska komisia preto navrhla začať cielené rokovania s úmyslom dosiahnuť komplexné dohody o leteckej doprave vo významných oblastiach sveta, aby posilnila perspektívu podpory európskeho priemyslu a aby zaistila spravodlivú hospodársku súťaž, a zároveň s cieľom zreformovať medzinárodné civilné letectvo.

- 1.2 V októbri 2003 požiadal Nový Zéland o začatie rokovaní o dohode o liberalizácii leteckej dopravy s Európskym spoločenstvom. Vzhľadom na svoju trhovu orientovanú ekonomiku a dopravnú politiku a prísne regulačné normy je Nový Zéland zrejším a perspektívnym kandidátom na dohodu novej generácie o leteckej doprave s Európskym spoločenstvom.

Z tohto dôvodu sa v oznámení Komisie o “*Rozvoji programu vonkajšej politiky Spoločenstva v oblasti letectva*” Nový Zéland označil ako možný kľúčový cieľový štát dohody s celým Spoločenstvom. Vo svojich záveroch o vonkajších vzťahoch v oblasti letectva Rada výslovne vzala na vedomie Nový Zéland ako možného kandidáta pre budúcu žiadosť o mandáty na komplexné rokovania.²

- 1.3 Nový Zéland ďalej preukázal svoju pripravenosť reformovať rámec leteckej dopravy spoločne s Európskym spoločenstvom tým, že 14. marca 2005 parafoval dohodu s Európskym spoločenstvom o určitých aspektoch leteckých služieb.

Dohoda o liberalizácii leteckej dopravy s Novým Zélandom ďalej posilní dobré vzťahy s Novým Zélandom, ktorý sa podieľa na cieľoch Spoločenstva zameraných na reformu rámca medzinárodnej leteckej dopravy. Táto dohoda prinesie hospodárske výhody leteckým dopravcom, letiskám, cestujúcim, odosielateľom, turistickému priemyslu a širšej ekonomike v Európskej únii, ako aj na Novom

¹ KOM (2005) 79 konečná verzia z 11.3.2005.

² Závery Rady z 27. júna 2005 o rozvoji programu vonkajšej politiky Spoločenstva v oblasti letectva.

Zélande. Okrem toho je rovnako dôležité, že táto dohoda bude míľnikom na ceste k medzinárodnej reforme rámca právnych predpisov upravujúcich sektor leteckej dopravy.

- 1.4 Týmto oznámením preto Komisia odporúča, aby Rada splnomocnila Komisiu na rokovanie o komplexnej dohode o otvorení vzdušného priestoru s Novým Zélandom kombinovaním otvorenia trhu s paralelným procesom spolupráce v oblasti právnych predpisov a/alebo ich konvergenzie najmä v prioritných oblastiach, ako sú bezpečnosť leteckej dopravy, bezpečnostná ochrana leteckej dopravy, ochrana životného prostredia a uplatňovanie pravidiel hospodárskej súťaže, ktoré zabezpečujú rovnaké možnosti a spravodlivé a rovnocenné podmienky hospodárskej súťaže.

Počas horizontálnych rokovaní a predbežných kontaktov sa vyvinuli kladné vzťahy medzi Ministerstvom dopravy Nového Zélandu a útvarmi Európskej komisie, ktoré môžu slúžiť ako dobrý základ pre začatie ambicioznejších rokovaní o leteckej doprave s Novým Zélandom.

2. EXISTUJÚCI RÁMEC PRÁVNÝCH PREDPISOV UPRAVUJÚCICH LETECKÉ SLUŽBY MEDZI EURÓPSKYM SPOLOČENSTVOM A NOVÝM ZÉLANDOM

Dvojstranné dohody o leteckých službách medzi členskými štátmi EÚ a Novým Zélandom

- 2.1 Leteckú dopravu medzi EÚ a Novým Zélandom v súčasnosti upravujú dvojstranné dohody o leteckých službách medzi Novým Zélandom a 12 členskými štátmi EÚ³. Medzi ostatnými 13 členskými štátmi EÚ a Novým Zélandom neexistuje žiaden právny základ upravujúci letecké služby.

Existujúci rámec právnych predpisov upravujúcich letecké služby medzi Spoločenstvom a Novým Zélandom neumožňuje leteckým spoločnostiam, cestujúcim a odosielateľom, aby plne využívali výhody voľných trhov. Existujúce dvojstranné dohody o leteckých službách vytvárajú nevyvážený rámec pre letecké služby medzi EÚ a Novým Zélandom, keďže nie všetky dohody sú rovnako liberálne s ohľadom na dostupné slobody, kapacity a trasy. Tieto rozdiely v dvojstranných dohodách o leteckých službách členských štátov s Novým Zélandom vedú k nerovnosti príležitostí pre leteckých dopravcov Spoločenstva.

- 2.2 Ako väčšina dvojstranných dohôd o leteckých službách obsahovali existujúce dvojstranné dohody o leteckých službách medzi členskými štátmi EÚ a Novým Zélandom obmedzenia, ktoré Európsky súdny dvor považuje za nelegálne. V marci 2005 dosiahla Európska komisia dohodu s leteckými úradmi Nového Zélandu (New Zealand aviation authorities) o určitých aspektoch leteckých služieb („horizontálna dohoda“)⁴, ktorou sa nahrádzajú vnútroštátne klauzuly klauzulou Spoločenstva. Táto dohoda v zásade umožňuje všetkým leteckým spoločnostiam EÚ,

³ Rakúsko, Belgicko, Dánsko, Francúzsko, Nemecko, Írsko, Taliansko, Luxembursko, Holandsko, Španielsko, Švédsko a Spojené kráľovstvo.

⁴ Návrh rozhodnutia Rady o podpísaní a dočasnom uplatňovaní dohody medzi Európskym spoločenstvom a Novým Zélandom o určitých aspektoch leteckých služieb, (KOM (2005) 267).

na ktoré sa vzťahujú prepravné práva prevádzkovať lety na Nový Zéland z ktoréhokoľvek členského štátu EÚ, kde sú etablované. Z dôvodu spomínanej rôznej miery otvorenosti trhu bolo nevyhnutné zaradiť do súčasnej „horizontálnej dohody“ s Novým Zélandom doložku o „neobchádzaní“, aby sa zabránilo možným obchádzaniam už existujúcich dvojstranných obmedzení v prepravných právach.

Rámec právnych predpisov upravujúcich leteckú dopravu na Novom Zélande

- 2.3 Nový Zéland je priekopníkom v liberalizácii leteckej dopravy. Nový Zéland už v roku 1985 rozvinul novú politiku v medzinárodnom letectve, ktorá bola založená na výhodách vnímaných skôr pre hospodárstvo, vrátane obchodu a turizmu, ako pre vnútroštátnu leteckú spoločnosť.

Politika Nového Zélandu v oblasti letectva je založená na predpoklade, že maximalizácia ekonomických výhod sa dá najlepšie dosiahnuť podporou liberalizácie leteckých služieb a vláda preskúma spôsoby na zmenšenie prekážok, ktoré brzdia hospodársku súťaž a voľnejší prístup na trhy.

Nový Zéland participoval v roku 1985 len v 12 dvojstranných dohodách o leteckých službách. Po roku 1985 sa počet leteckých spoločností poskytujúcich služby na Novom Zélande a počet príletov s turistami značne zvýšil. Od začiatku 90. rokov Nový Zéland aktívne hľadal príležitosti rokovať o dohodách o otvorenom nebi, vrátane so Spojenými štátmi a s mnohými členskými štátmi.

Nový Zéland a EÚ zastávajú v rámci WTO (Svetová obchodná organizácia) rovnaký názor na mnohé záležitosti týkajúce sa „obchodovania“ súvisiaceho s leteckou dopravou. Nový Zéland podporil stanovisko EÚ v otázkach životného prostredia v Medzinárodnej organizácii civilného letectva.

- 2.4 Súčasnú politiku Nového Zélandu v oblasti letectva charakterizuje veľmi moderný a otvorený rámec právnych predpisov:

- V roku 1986 povolil Nový Zéland 100 % zahraničné vlastníctvo domácich leteckých spoločností.
- Jedinou požiadavkou na vstup na trh, pokiaľ ide o domáce lety, je bezpečnostná certifikácia.
- Nový Zéland už uzavrel dohody o „otvorenom nebi“ s niekoľkými krajinami vo všetkých geografických oblastiach.
- Počas dvojstranných rokovaní sa Nový Zéland zvyčajne usiluje o liberalizáciu ustanovení týkajúcich sa určenia „hlavného miesta podnikania“ namiesto tradičného ustanovenia o „vnútroštátnom vlastníctve“.

- 2.5 27. mája 2005 podpísali Nový Zéland a Spojené kráľovstvo memorandum o porozumení a dohodu o leteckých službách.

Nová dohoda medzi Spojeným kráľovstvom a Novým Zélandom zahŕňa príslušné štandardné klauzuly Spoločenstva, ktoré sa dohodli v horizontálnej dohode medzi ES a Novým Zélandom, a ustanovujú sa ňou tieto kľúčové prvky:

- neobmedzené práva 5., 6., 7., 8. a 9. slobody pre letecké spoločnosti určené Spojeným kráľovstvom, podobne pre letecké spoločnosti určené Novým Zélandom, aj keď s obmedzením pre cestujúcich 5. slobody a 7. slobody na trasách Londýn – USA,
- liberálne práva na spoločné označovanie liniek a prenajímanie,
- liberálne čarterové dojednania,
- liberalizované tarifné dojednania,
- ustanovenia o spravodlivej hospodárskej súťaži a štátnej pomoci a pozemnej obsluhu.

- 2.6 Ministerstvo dopravy je licenčným orgánom pre letecké spoločnosti na Novom Zélande. Medzinárodné letecké spoločnosti poskytujúce služby na Novom Zélande na pravidelnom základe musia byť držiteľmi licencie medzinárodných leteckých služieb. Udeľovanie licencií zaisťuje mechanizmus na autorizovanie a monitorovanie uplatňovania leteckých prepravných práv, ktoré si partneri vzájomne poskytli počas dvojstranných rokovaní. Pre letecké spoločnosti Nového Zélandu je udeľovanie licencií tiež spôsobom pridelovania leteckých prepravných práv Nového Zélandu, ktoré sú na základe mnohých dohôd o leteckých službách (DLS) ešte stále obmedzené.

- 2.7 Úrad civilného letectva Nového Zélandu bol založený v roku 1992 Zákonom o civilnom letectve. Jeho prvotnou funkciou je vykonávanie činností, ktoré pri prijateľných nákladoch podporujú bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu civilného letectva. Medzi jeho úlohy patrí zavádzanie noriem pre bezpečnosť a ochranu letectva, sledovanie noriem pre bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu letectva, vyšetrovanie nehôd a incidentov. Riaditeľ civilného letectva je zodpovedný za udeľovanie osvedčení a iných leteckých dokladov.

- 2.8 Nový Zéland podpísal v roku 2001 mnohostrannú dohodu o „otvorenom nebi“, známu ako Mnohostranná dohoda o liberalizácii leteckej dopravy (Multilateral Agreement for Liberalisation of Air Transportation), s Brunejom, Čile, Singapurom, Spojenými štátmi a inými krajinami. Nový Zéland je depozitárnym štátom dohody MALIAT⁵. Kľúčovými charakteristikami dohody MALIAT sú otvorený rozpis trás, otvorené prepravné práva a otvorená kapacita. Signatári dohody MALIAT si navzájom zaručujú neobmedzené prepravné práva medzi sebou podľa tretej, štvrtej, piatej a šiestej slobody ako aj neobmedzené prepravné práva siedmej slobody pre výlučne nákladné lety. Vnútroštátne väčšinové vlastníctvo sa nevyžaduje pri

⁵ Ďalšími signatármi dohody MALIAT sú Spojené štáty, Brunej, Peru, Samoa a Tonga.

určovaní príslušnosti ku krajinám dohody MALIAT. Nový Zéland zašiel ešte ďalej tým, že podpísal – s Čile, Singapurom a Brunejom – takzvaný Protokol MALIAT⁶. Okrem slobôd udelených dohodou MALIAT, umožňuje Protokol MALIAT využívať práva siedmej slobody pre osobné lety a práva kabotáže pri pokračovaní v medzinárodnom lete.

- 2.9 Medzi Austráliou a Novým Zélandom sa v roku 1996 schválil a v roku 2002 dokončil jednotný trh leteckej dopravy (JTLD). Po zavedení jednotného trhu leteckej dopravy sa počet pravidelných leteckých spoločností, ktoré sa zameriavajú na prepravu osôb medzi Austráliou a Novým Zélandom, zvýšil na 12 dopravcov, vďaka čomu sa podstatne zvýšila osobná doprava. Jednotný trh leteckej dopravy umožňuje austrálskym dopravcom prístup k domácim letom na Novom Zélande a naopak.

V rámci JTLD môžu dopravcovia oboch krajín pod podmienkou, že spĺňajú požiadavky na prevádzkovanie na domacom trhu Austrálie alebo Nového Zélandu a sú v najmenej 50 % vlastníctve a správe austrálskych a/alebo novozélandských štátnych príslušníkov, prevádzkovať letecké služby v ľubovoľnej miere, vrátane kabotáže, bez akýchkoľvek obmedzení. Orgány bezpečnosti leteckej dopravy oboch krajín sa tiež dohodli na vzájomnom uznávaní všetkých osvedčení týkajúcich sa leteckej dopravy.

3. ĎALŠIE POSILŇOVANIE VZŤAHOV MEDZI EURÓPSKOU ÚNIOU A NOVÝM ZÉLANDOM

- 3.1 Podpisom spoločného vyhlásenia o vzťahoch medzi Európskou úniou a Novým Zélandom v máji 1999 nadobudol vzťah medzi Európskou úniou a Novým Zélandom formálny rámec. Spoločným cieľom v ekonomických záležitostiach je podpora rozvoja ekonomík otvorených voľných trhov. Nový Zéland a EÚ majú spoločné názory na mnohé záležitosti medzinárodnej a hospodárskej politiky.

Čo sa týka komerčných podmienok, je Európska únia tretím najväčším cieľom vývozu Nového Zélandu po Austráliu a Japonsku (2,7 miliardy eur) a jeho druhým najväčším zdrojom dovozu (2,4 miliardy eur)⁷. Celkovo je Európska únia druhým najväčším obchodným partnerom Nového Zélandu, pokiaľ ide o tovar. Obchod v oblasti služieb medzi Európskou úniou a Novým Zélandom stále viac rastie. Európska únia je tiež dôležitým cieľom investícií Nového Zélandu a hlavným zdrojom zahraničných investícií na Novom Zélande.

- 3.2 Kvôli zemepisnej vzdialenosti má letecká doprava zásadný význam pre obchodné a spoločenské vzťahy medzi Novým Zélandom a EÚ. Letecká doprava je trvalo predmetom stretnutí na vysokej úrovni a akčných plánov medzi Novým Zélandom a EÚ, naposledy stretnutia ministerskej trojky vo februári 2005.
- 3.3 Nový Zéland formálne požiadal o začatie rokovaní o dohode o liberalizácii leteckej dopravy s Európskym spoločenstvom. Otvorenie rokovaní v oblasti leteckej dopravy posilní hospodárske a politické väzby medzi EÚ a Novým Zélandom.

⁶ Protokol MALIAT vstúpil do platnosti v Singapure, na Novom Zélande a v Bruneji v decembri 2001 a v Čile v decembri 2003.

⁷ Eurostat, Statistical Yearbook External and intra-EU Trade 2003 Edition (Štatistická ročenka Obchod mimo a v rámci EÚ). Vydanie z roku 2003.

4. HOSPODÁRSKE VÝHODY KOMPLEXNEJ DOHODY O LETECKEJ DOPRAVE MEDZI EURÓPSKYM SPOLOČENSTVOM A NOVÝM ZÉLANDOM

- 4.1 V súčasnosti len spoločnosť Air New Zealand prevádzkuje priame osobné lety medzi Spoločenstvom a Novým Zélandom (cez Los Angeles do Londýna). Mnohí dopravcovia Spoločenstva ponúka nepriame lety na Nový Zéland na základe spoločného označovania liniek a niektorí dopravcovia Spoločenstva taktiež ponúkajú služby diaľkovej nákladnej dopravy na Nový Zéland. Nový Zéland má rastúci počet priletov s návštevníkmi z EÚ, najmä silný nárast turistov. Počet cestujúcich medzi Novým Zélandom a EÚ narástol z 540 000 v roku 2002 na 640 000 v roku 2004. Vzhľadom na veľkú vzdialenosť existuje široká ponuka nepriamych letov cez oblasť Ázie a Tichomoria, ako aj cez Spojené štáty.

Výhody prístupu Spoločenstva a prospech, ktorý priniesie

- 4.2 Hoci okamžitý ekonomický dopad liberalizácie leteckej dopravy medzi Európskym spoločenstvom a Novým Zélandom na ekonomiku EÚ môže byť z krátkodobého hľadiska mierny, keďže je podiel priamych letov na trhu EÚ – Nový Zéland obmedzený, odstránenie obmedzení by mohlo rozšíriť trhové príležitosti pre leteckých dopravcov EÚ a zvýšiť dôležitosť priamych letov na celkovom trhu EÚ – Nový Zéland.

Zvýšenie (priamych) leteckých služieb by podporilo obchod a turizmus medzi EÚ a Novým Zélandom a v dôsledku toho by prinieslo väčšie ekonomické výhody pre ekonomiku EÚ.

- 4.3 Vďaka svojim prísnyim regulačným normám a svojej trhovo orientovanej ekonomike a dopravnej politike je Nový Zéland zrejším kandidátom na dohodu o otvorení vzdušného priestoru na úrovni Spoločenstva. Dohoda o leteckej doprave medzi EÚ a Novým Zélandom môže poskytnúť model liberalizácie trhov leteckej dopravy s inými tretími krajinami. Nový Zéland je kľúčovou hnacou silou liberalizácie letectva a integrácie trhu v oblasti Ázie a Tichomoria. Širší dopad na vzťahy v leteckej doprave s inými tretími krajinami by európskej ekonomike priniesol významné ekonomické výhody.

- 4.4 Ešte dôležitejší ako krátkodobý ekonomický dopad je však strednodobý ekonomický dopad na ostatné trhy leteckej dopravy. Hospodárske výhody otvorených medzinárodných trhov leteckej dopravy boli jasne určené v štúdiu uskutočnenej v mene Európskej komisie o ekonomických dopadoch otvoreného vzdušného priestoru EÚ – USA⁸. Je pravdepodobné, že po odstránení existujúcich obmedzení týkajúcich sa počtu letov týždenne a letových trás sa objem leteckej premávky zvýši. S prístupom na otvorený trh budú letecké spoločnosti schopné využívať výhody nových trhových príležitostí a poskytovať letecké služby na trasách, na ktorých si to ich zákazníci vyžadujú. Toky cezhraničných investícií prinesú ďalšie zvýšenie efektivity.

Úplná liberalizácia leteckej dopravy s Novým Zélandom sa môže dosiahnuť len na úrovni Spoločenstva. Keďže právo EÚ ustanovuje požiadavky na vlastníctvo pre

⁸ The Brattle Group, The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area (Ekonomický dopad otvoreného vzdušného priestoru EÚ – USA), štúdia pripravená pre Európsku komisiu, december 2002.

dopravcov EÚ, je nevyhnutné, aby Spoločenstvo vykonalo recipročnú liberalizáciu požiadaviek na vlastníctvo a riadenie.

Širší dopad na vzťahy v leteckej doprave s inými tretími krajinami by európskej ekonomike priniesol významné ekonomické výhody. Vďaka jednotnému trhu leteckej dopravy medzi Novým Zélandom a Austráliou a vysokej úrovni integrácie, ktorá sa už dosiahla medzi týmito dvoma trhmi, by sa posilnili výhody otvoreného vzdušného priestoru s Novým Zélandom, keďže kombinovaný trh by bol väčší.

Ako dôsledok otvorených trhov leteckej dopravy by:

- letecké spoločnosti ďalej zvyšovali svoju efektivitu a zlepšovali by svoju medzinárodnú konkurencieschopnosť,
- cestujúci a odosielatelia profitovali z väčšieho výberu,
- letiská, služby súvisiace s letectvom a priemysel vyrábajúci lietadlá profitovali zo zvýšenia leteckej dopravy,
- zvýšenie objemu premávky uľahčilo ďalší rast obchodu a turizmu.

- 4.6 Jasné prípadné výhody dohody o otvorenom vzdušnom priestore s Novým Zélandom sa potvrdili v hodnotiacej dopadovej štúdii, ktorú vykonali nezávislí poradcovia. Kým krátkodobé ekonomické výhody by mohli byť relatívne obmedzené, kvôli malému počtu priamych letov medzi Spoločenstvom a Novým Zélandom a kvôli už existujúcemu stupňu prístupu na trh, strednodobé a dlhodobé dopady na iné krajiny v oblasti Tichomoria by boli značné. V nedávnej štúdii sa potvrdilo, že rámec právnych predpisov a politiky pre leteckú dopravu na Novom Zélande by Spoločenstvu umožnil dosiahnuť modelovú dohodu s Novým Zélandom, čo by viedlo k vyššej úrovni konvergenzie právnych predpisov a novým príležitostiam pre priemysel EÚ a pre užívateľov. Nový Zéland zdieľa postoje EÚ na mnohé otázky súvisiace s letectvom a usiluje sa o rozvíjanie rozsiahlejších regionálnych trhov, čo by z dlhodobého hľadiska vytvorilo značné nové trhové príležitosti.

5. ZÁVERY: PODSTATNÉ VÝHODY NAVRHOVANÝCH ROKOVANÍ S NOVÝM ZÉLANDOM O LETECKEJ DOPRAVE

- 5.1 Modernizovaný rámec leteckej dopravy medzi EÚ a Novým Zélandom ponúka významné nové príležitosti na posilnenie leteckej dopravy za vyrovnaných podmienok hospodárskej súťaže. Okrem toho sa ďalej posilnia vynikajúce obchodné a politické vzťahy medzi EÚ a Novým Zélandom.

Model partnerstva v oblasti leteckej dopravy medzi Európskou úniou a Novým Zélandom je inšpirovaný prianím pokračovať v programe reformy na medzinárodnej úrovni. Výsledná dohoda o liberalizácii leteckej dopravy medzi Európskou úniou a Novým Zélandom by nahradila existujúce dvojstranné dohody o leteckých službách medzi Novým Zélandom a členskými štátmi a vytvorila moderný rámec pre letecké služby medzi EÚ a Novým Zélandom s čo najotvorenejším prístupom na trh a čo najvyššími regulačnými normami. Preto by mohla byť modelom pre rozšírené partnerstvo v leteckej doprave s ostatnými tretími krajinami.

- 5.2 Rokovania o dohode o otvorenom vzdušnom priestore s Novým Zélandom by mali za cieľ otvorenie prístupu na trh a otvorenie investičných príležitostí. Toto otvorenie prístupu na trh nemôže byť obmedzené na práva tretej a štvrtej slobody, ale je potrebné, aby zahŕňalo aj práva piatej slobody⁹. Z Európy sa nedajú prevádzkovať lety na Nový Zéland bez medzipristátia. Preto sa letecké služby medzi EÚ a Novým Zélandom prevádzkujú s jedným medzipristátím v medziluhých bodoch, ktoré sú sami o sebe významnými trhmi, rovnako v oblasti Ázie a Tichomoria, ako aj v Severnej Amerike. Prevádzkovanie leteckej služby medzi medziluhými bodmi a Novým Zélandom bez príslušných prepravných práv by nebolo z ekonomického hľadiska životaschopné. Z dôvodu, aby prípadné výhody tejto dohody boli čo najväčšie, sú práva piatej slobody týkajúce sa dopravy cez takéto medziluhé body nevyhnutné.

Niektoré členské štáty už recipročne otvorili prístup na trh s Novým Zélandom. Spojené kráľovstvo nedávno podpísalo dohodu s Novým Zélandom ustanovujúcu vysoký stupeň liberalizácie trhu. Iné členské štáty však zatiaľ vo svojich vzťahoch s Novým Zélandom nedosiahli pokročilý stupeň prístupu na trh. Dvanásť členských štátoch nemá v súčasnosti žiadny prístup na trh Nového Zélandu. Tento nevyvážený rámec viedol k nerovnosti príležitostí pre leteckých dopravcov Spoločenstva, ktoré nie sú v zhode s rovnocennými príležitosťami pre všetkých leteckých dopravcov Spoločenstva na jednotnom trhu.

Komplexná dohoda o leteckej doprave na úrovni Spoločenstva by zabezpečila koherentnosť vo vzťahoch Spoločenstva s Novým Zélandom v oblasti letectva a poskytla všetkým leteckým dopravcom Spoločenstva, ktorí poskytujú letecké služby na Nový Zéland, rovnaké príležitosti. Okrem toho, by sa vytvorili značné nové trhové príležitosti pre leteckých dopravcov v 12 členských štátoch, ktorí v súčasnosti nemajú žiadne práva týkajúce sa leteckej dopravy z a na Nový Zéland. Dohoda o leteckej doprave na úrovni Spoločenstva by tiež umožnila menším dopravcom rozšíriť svoju sieť na Nový Zéland. Zatiaľ čo požiadavky na prepravu medzi niekoľkými členskými štátmi a Novým Zélandom by neumožnili, aby boli priame lety určite komerčne životaschopné, leteckí dopravcovia by mohli dosahovať výhody prostredníctvom dohôd o spoločnom označovaní liniek do a na Nový Zéland.

Dohoda medzi EÚ a Novým Zélandom by umožnila európskemu leteckému priemyslu investovať na Novom Zélande a využívať výhody kapitálu pochádzajúceho z Nového Zélandu. Európskym nákladným dopravcom by umožnila zriadiť medzinárodné letecké koridory pre nákladnú dopravu v oblasti Ázie a Tichomoria a tým zefektívniť ich pôsobenie, čím by sa umožnilo poskytovanie služieb na základe potrieb zákazníkov z celého sveta, a tiež by už neboli nútení zosúladať práva rôznymi dvojstrannými dohodami.

- 5.3 Otvorené letecké trhy potrebujú rámec, ktorý zaručuje spravodlivú hospodársku súťaž a vysokú úroveň bezpečnosti letectva, bezpečnostnej ochrany letectva a ochrany životného prostredia. Otvorenie trhu a spolupráca v oblasti právnych

⁹ Tretia sloboda je právo prepravovať cestujúcich a náklad z EÚ na Nový Zéland. Štvrtá sloboda je právo prepravovať cestujúcich a náklad z Nového Zélandu do EÚ. Piata sloboda je právo prepravovať cestujúcich a náklad z medziluhého bodu na Nový Zéland počas služby začínajúcej v EÚ.

predpisov na dosiahnutie konvergenzie musia ísť ruka v ruku. Dvojstranné dohody o leteckých službách medzi niektorými členskými štátmi a Novým Zélandom poskytli leteckým dopravcom Nového Zélandu úplne otvorený prístup na trh, pričom nezabezpečili primeranú konvergenciu právnych predpisov. Komplexná dohoda o leteckej doprave s Novým Zélandom na úrovni Spoločenstva by zlepšila vysokú úroveň bezpečnosti letectva, bezpečnostnej ochrany letectva, ochrany životného prostredia, ochrany cestujúcich a iných legislatívnych záležitostí.

S ohľadom na otázky životného prostredia musí byť dohoda v zhode so záväzkom EÚ pre trvalo udržateľný rozvoj. Okrem uvedených hospodárskych výhod má očakávaný rast leteckej premávky aj neželané vedľajšie účinky, najmä na kvalitu ovzdušia a na hladiny hluku v blízkosti letísk a tým prispieva k celosvetovej zmene podnebia. Je dôležité, že dohoda neobmedzuje možnosť EÚ aplikovať legislatívne alebo ekonomické nástroje k zmierneniu týchto nepriaznivých účinkov. Zabezpečovanie spravodlivej hospodárskej súťaže je ďalšou kľúčovou otázkou v súvislosti s otvorenými leteckými trhmi. Aby zabránila narušeniu hospodárskej súťaže, komplexná dohoda o leteckej doprave medzi Spoločenstvom a Novým Zélandom zabezpečí vyrovnané podmienky hospodárskej súťaže dosiahnutím vyšších úrovní konvergenzie právnych predpisov. Nový Zéland má úrady pre hospodársku súťaž so silnými právomocami, ktoré presadzujú pravidlá hospodárskej súťaže. Vláda neposkytuje leteckému priemyslu žiadnu podporu. Nový Zéland má tiež vysoké normy pre bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu letectva. Nový Zéland zdieľa ciele Spoločenstva v oblasti politiky životného prostredia. V dôsledku toho sú na základe súčasnej úrovne presadzovania noriem bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany letectva, pravidiel hospodárskej súťaže a pravidiel ochrany životného prostredia na Novom Zélande perspektívy na vysokú úroveň spolupráce v oblasti právnych predpisov a/alebo ich konvergenzie medzi Spoločenstvom a Novým Zélandom vynikajúce.

Počas neformálnych predbežných rozhovorov Nový Zéland potvrdil svoju vôľu dosiahnuť vysoký stupeň konvergenzie právnych predpisov so Spoločenstvom a nastoliť vyrovnané podmienky hospodárskej súťaže pre dopravcov EÚ a Nového Zélandu. Takáto konvergencia právnych predpisov je dosiahnuteľná len na úrovni Spoločenstva. Dvojstranné dohody nie sú schopné zaistiť takúto primeranú spoluprácu v oblasti právnych predpisov. Dohoda medzi EÚ a Novým Zélandom by mala ustanoviť mechanizmy spolupráce, aby zabezpečila, že sa pravidlá dohody budú dodržiavať a ďalej rozvíjať.

Ekonomické výhody dohody o leteckej doprave s Novým Zélandom by sa ďalej zvyšovali podobnými dohodami s krajinami v oblasti Ázie a Tichomoria, najmä s Austráliou. Z tohto dôvodu by nové partnerstvo medzi Európskou úniou a Novým Zélandom malo byť otvorené pre iné krajiny, ktoré by sa chceli pripojiť.

Toto partnerstvo sa môže postupne rozvíjať k dosiahnutiu otvoreného vzdušného priestoru medzi Európskym spoločenstvom a Novým Zélandom. Predbežné rozhovory ukázali, že Nový Zéland, rovnako ako Spoločenstvo, má za cieľ vytvoriť modernizovaný rámec pre medzinárodné letecké služby oslobodené od existujúcich obmedzení a s príležitosťou poskytovať služby celosvetovo. Výsledok navrhovaného nového partnerstva by vyslal jasný signál iným tretím krajinám, aby sa pripojili k trendu vytvárania pružnejšieho medzinárodného rámca pre leteckú dopravu.

- 5.4 Vzhľadom na uvedené skutočnosti Európska komisia preto odporúča, aby Rada splnomocnila Komisiu na otvorenie rokovaní s Novým Zélandom s cieľom uzatvoriť komplexnú dohodu o leteckej doprave.
- 5.5 Komisia bude úzko spolupracovať s členskými štátmi a všetkými príslušnými zainteresovanými stranami na budúcom rozvíjaní a dosahovaní cieľov stanovených v rokovacích smerniciach