



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 12.9.2005
COM(2005) 407 końcowy

KOMUNIKAT KOMISJI

Rozwój wspólnotowej polityki w dziedzinie lotnictwa cywilnego wobec Nowej Zelandii

KOMUNIKAT KOMISJI

Rozwój wspólnotowej polityki w dziedzinie lotnictwa cywilnego wobec Nowej Zelandii

1. WPROWADZENIE

- 1.1 Międzynarodowy transport lotniczy jest tradycyjnie regulowany dwustronnymi umowami zawieranymi między poszczególnymi krajami. Jednak tak zwane orzeczenie o „otwartym niebie” wydane przez Europejski Trybunał Sprawiedliwości w dniu 5 listopada 2002 r. stało się początkiem wspólnotowej polityki zewnętrznej w dziedzinie lotnictwa.

W komunikacie Komisji Europejskiej zatytułowanym „Rozwój programu polityki zewnętrznej w zakresie lotnictwa wspólnotowego”¹ stwierdza się, że zawarcie umów pomiędzy Wspólnotą Europejską a niektórymi krajami trzecimi wytworzy znaczną wartość dodaną wynikającą ze stworzenia nowych możliwości gospodarczych poprzez otwarcie rynków i wspieranie inwestycji. Ponadto zawarcie takich umów, promujących zbliżenie przepisów, będzie najlepszym sposobem zapewnienia uczciwej konkurencji.

Z tych powodów Komisja Europejska wystąpiła z propozycją rozpoczęcia ukierunkowanych negocjacji, których przedmiotem będzie zawarcie kompleksowych umów dotyczących lotnictwa w głównych regionach świata w celu wzmocnienia możliwości promowania europejskiego przemysłu, zapewnienia uczciwej konkurencji i podjęcia reform międzynarodowego lotnictwa cywilnego.

- 1.2 W październiku 2003 Nowa Zelandia zwróciła się z wnioskiem o otwarcie negocjacji dotyczących umowy liberalizującej transport lotniczy między Nową Zelandią a Wspólnotą Europejską. Nowa Zelandia, prowadząca rynkową politykę gospodarczą i transportową oraz spełniająca wysokie standardy regulacyjne, jest oczywistym i obiecującym kandydatem do zawarcia ze Wspólnotą Europejską umowy nowej generacji w dziedzinie transportu lotniczego.

Dlatego w komunikacie Komisji zatytułowanym „Rozwój programu polityki zewnętrznej w zakresie lotnictwa wspólnotowego” wskazano Nową Zelandię jako jedno z kluczowym państw, z którymi należałoby zawrzeć ewentualną umowę wspólnotową. W swoich konkluzjach na temat zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa Rada wyraźnie wymienia Nową Zelandię jako potencjalnego kandydata, do którego w przyszłości należy skierować wniosek o wydanie kompleksowych mandatów negocjacyjnych.²

- 1.3 Nowa Zelandia wykazała wolę zreformowania ram transportu lotniczego wraz ze Wspólnotą Europejską parafując w dniu 14 marca 2005 r. umowę ze Wspólnotą Europejską dotyczącą pewnych aspektów usług lotniczych.

¹ COM (2005) 79 wersja ostateczna z 11.3.2005 r.

² Konkluzje Rady z dnia 27 czerwca 2005 r. w sprawie opracowania programu wspólnotowej polityki zewnętrznej w dziedzinie lotnictwa.

Umowa liberalizująca transport lotniczy pomiędzy Wspólnotą a Nową Zelandią przyczyni się do dalszego wzmocnienia dobrych stosunków z tym krajem, który podziela dążenie Wspólnoty do zreformowania ram międzynarodowego transportu lotniczego. Umowa przyniesie korzyści ekonomiczne przewoźnikom lotniczym, portom lotniczym, pasażerom, nadawcom ładunków lotniczych, branży turystycznej i całej gospodarce, zarówno w Unii Europejskiej jak i w Nowej Zelandii. Ponadto, co równie ważne, umowa ta będzie kamieniem milowym na drodze do międzynarodowej reformy prawnych ram działania sektora transportu lotniczego.

- 1.4 Komisja zaleca w niniejszym komunikacie, aby Rada upoważniła Komisję do wynegocjowania kompleksowej umowy dotyczącej otwartej przestrzeni lotniczej z Nową Zelandią, przewidującej otwarcie rynku połączone z równoległym procesem współpracy regulacyjnej i/lub zbliżenia przepisów, szczególnie w priorytetowych obszarach takich jak ochrona i bezpieczeństwo operacji lotniczych, ochrona środowiska oraz zastosowanie reguł konkurencji zapewniających wyrównane zasady gry rynkowej oraz uczciwe i równe warunki konkurowania.

W ramach negocjacji horyzontalnych i wstępnych kontaktów pomiędzy nowozelandzkim Ministerstwem Transportu a służbami Komisji nawiązane zostały dobre stosunki, które mogą stać się podstawą dla bardziej ambitnych negocjacji w sprawie transportu lotniczego z Nową Zelandią.

2. OBOWIĄZUJĄCE RAMY PRAWNE USŁUG LOTNICZYCH REALIZOWANYCH MIĘDZY WSPÓLNOTĄ EUROPEJSKĄ A NOWĄ ZELANDIĄ

Dwustronne umowy o usługach lotniczych między Państwami Członkowskimi UE a Nową Zelandią

- 2.1 Obecnie usługi lotnicze między UE i Nową Zelandią są regulowane dwustronnymi umowami o usługach lotniczych zawartymi między Nową Zelandią i 12 Państwami Członkowskimi UE.³ Nie istnieje żadna podstawa prawna dla usług lotniczych pomiędzy Nową Zelandią a pozostałymi 13 Państwami Członkowskimi.

Obowiązujące ramy prawne usług lotniczych realizowanych między Wspólnotą a Nową Zelandią nie pozwalają liniom lotniczym, pasażerom ani nadawcom ładunków lotniczych na pełne korzystanie ze wszystkich zalet wolnego rynku. Istniejące dwustronne umowy o usługach lotniczych stworzyły nierówne ramy prawne dla świadczenia usług lotniczych między UE a Nową Zelandią ponieważ nie wszystkie z nich zawierają równie liberalne postanowienia dotyczące wolności lotniczych oraz dostępnej przepustowości i tras. Z powodu tych różnic pomiędzy umowami dwustronnymi zawartymi z Nową Zelandią przez poszczególne Państwa Członkowskie wspólnotowi przewoźnicy lotniczy mieli do tej pory nierówne możliwości.

³ Austria, Belgia, Dania, Francja, Niemcy, Irlandia, Włochy, Luksemburg, Niderlandy, Hiszpania, Szwecja i Zjednoczone Królestwo.

- 2.2 Podobnie jak większość dwustronnych umów o usługach lotniczych, obowiązujące umowy dwustronne między Państwami Członkowskimi UE a Nową Zelandią zawierały ograniczenia, które Europejski Trybunał Sprawiedliwości uznał za niezgodne z prawem. W marcu 2005 r. Komisja Europejska osiągnęła porozumienie z nowozelandzkimi władzami lotniczymi w sprawie pewnych aspektów usług lotniczych („umowa horyzontalna”)⁴, w ramach którego klauzule narodowościowe zostały zastąpione klauzulą wspólnotową. Na podstawie wspomnianej umowy, w miarę dostępności praw przewozowych, wszystkie linie lotnicze z UE mogą realizować loty do Nowej Zelandii zasadniczo z dowolnego Państwa Członkowskiego UE, w którym mają siedzibę. Z uwagi na wspomniane wyżej różnice w stopniu otwarcia rynku konieczne było włączenie do zawartej niedawno „umowy horyzontalnej” z Nową Zelandią postanowień zapobiegających ewentualnym przypadkom obchodzenia ograniczeń praw przewozowych nałożonych przez obowiązujące umowy dwustronne.

Ramy prawne transportu lotniczego w Nowej Zelandii

- 2.3 Nowa Zelandia jest pionierem liberalizacji transportu lotniczego. Już w 1985 r. kraj ten opracował nową politykę w dziedzinie lotnictwa międzynarodowego, która miała przynieść korzyści gospodarce, w tym sektorom handlu i turystyki, a nie narodowej linii lotniczej.

Nowozelandzka polityka w dziedzinie lotnictwa opiera się na założeniu, że najłatwiej jest maksymalizować korzyści ekonomiczne zachęcając do liberalizacji usług lotniczych, a zadaniem rządu jest zbadanie sposobów zmniejszenia barier utrudniających konkurencję i wolny dostęp do rynku.

W 1985 r. Nowa Zelandia była stroną zaledwie 12 dwustronnych umów o usługach lotniczych. Po roku 1985 znacznie wzrosła liczba linii lotniczych realizujących połączenia z Nową Zelandią oraz liczba turystów odwiedzających ten kraj. Od początku lat 90-tych Nowa Zelandia aktywnie poszukiwała możliwości wynegocjowania umów o „otwartym niebie”, w tym umów ze Stanami Zjednoczonymi i szeregiem Państw Członkowskich.

Na forum WTO stanowiska Nowej Zelandii i UE w sprawie wielu kwestii biznesowych związanych z transportem lotniczym są zbieżne. Ponadto Nowa Zelandia wsparła stanowisko UE dotyczące kwestii ochrony środowiska na forum Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego.

- 2.4 Polityka Nowej Zelandii w dziedzinie lotnictwa tworzy bardzo nowoczesne i otwarte ramy prawne:
- Od 1986 r. Nowa Zelandia zezwala podmiotom zagranicznym na posiadanie do 100% udziałów w krajowych liniach lotniczych.

⁴

Wniosek dotyczący decyzji Rady w sprawie podpisania oraz tymczasowego stosowania umowy między Wspólnotą Europejską a Nową Zelandią dotyczącej pewnych aspektów usług lotniczych, COM (2005) 267.

- W przypadku lotów krajowych posiadanie certyfikatów bezpieczeństwa jest jedynym warunkiem dostępu do rynku.
- Nowa Zelandia zawarła umowy o „otwartym niebie” z kilkoma krajami we wszystkich regionach geograficznych.
- W ramach negocjacji dwustronnych Nowa Zelandia zazwyczaj dąży do uzyskania liberalizacji postanowień dotyczących wyznaczenia, polegającej na zastąpieniu tradycyjnych postanowień o „narodowości właściciela” postanowieniami o „głównym miejscu prowadzenia działalności”.

2.5 W dniu 27 maja 2005 r. Nowa Zelandia i Zjednoczone Królestwo podpisały protokół ustaleń i umowę o usługach lotniczych.

Nowa umowa między Zjednoczonym Królestwem i Nową Zelandią zawiera stosowne standardowe klauzule wspólnotowe uzgodnione w ramach umowy horyzontalnej WE/Nowa Zelandia, i przewiduje następujące elementy:

Nieograniczone prawa w ramach 5, 6, 7, 8 i 9 wolności lotniczej dla linii lotniczych wyznaczonych przez Zjednoczone Królestwo; i podobne prawa dla linii lotniczych wyznaczonych przez Nową Zelandię jednak z ograniczeniami praw w ramach 5 wolności lotniczej i 7 wolności w odniesieniu do pasażerów korzystających z tras Londyn-Stany Zjednoczone;

- liberalne prawa dotyczące wspólnej obsługi połączenia (*code sharing*) i wynajmu;
- liberalne ustalenia dotyczące czarterów;
- zliberalizowane ustalenia dotyczące taryf;
- postanowienia dotyczące uczciwej konkurencji, pomocy państwa i obsługi naziemnej.

2.6 Organem wydającym licencje liniom lotniczym w Nowej Zelandii jest Ministerstwo Transportu. Od międzynarodowych linii lotniczych realizujących regularne połączenia z Nową Zelandią wymaga się posiadania międzynarodowej licencji lotniczej przewoźnika. Wydawanie licencji stanowi mechanizm umożliwiający zatwierdzanie i monitorowanie wykonywania lotniczych praw przewozowych uzyskanych w ramach negocjacji dwustronnych. W ten sposób dokonywany jest również podział przysługujących Nowej Zelandii lotniczych praw przewozowych pomiędzy nowozelandzkie linie lotnicze, jako że prawa te w myśl wielu umów o usługach lotniczych mają nadal ograniczony zakres.

2.7 Nowozelandzki Urząd Lotnictwa Cywilnego został powołany w 1992 r. zgodnie z ustawą o lotnictwie cywilnym (Civil Aviation Act). Jego główna funkcja polega na podejmowaniu działań zwiększających bezpieczeństwo w lotnictwie cywilnym po umiarkowanych kosztach. Zakres odpowiedzialności Urzędu obejmuje ustanawianie standardów ochrony i bezpieczeństwa w lotnictwie, monitorowanie ich przestrzegania oraz badanie wypadków i incydentów. Dyrektor ds. lotnictwa cywilnego odpowiada za wydawanie certyfikatów i innych dokumentów lotniczych.

- 2.8 W 2001 r. Nowa Zelandia podpisała wielostronną umowę o „otwartym niebie”, znaną jako wielostronna umowa o liberalizacji transportu lotniczego (MALIAT), z Brunei, Chile, Singapurem, Stanami Zjednoczonymi i innymi krajami. Nowa Zelandia jest depozytariuszem umowy MALIAT.⁵ Najważniejsze skutki zawarcia tej umowy to otwarcie planu tras oraz brak ograniczeń praw przewozowych i wydajności. Sygnatariusze umowy MALIAT przyznali sobie wzajemnie nieograniczone prawa przewozowe w odniesieniu do lotów między ich terytoriami w ramach trzeciej, czwartej, piątej i szóstej wolności lotniczej, oraz nieograniczone prawa przewozowe w ramach siódmej wolności lotniczej dla lotów towarowych. Przy wyznaczaniu przewoźników przez kraje-strony umowy MALIAT nie obowiązuje kryterium narodowości właściciela większości udziałów. Nowa Zelandia poszła jeszcze dalej i wraz z Chile, Singapurem i Brunei podpisała tzw. Protokół MALIAT.⁶ Oprócz wolności przyznanych w umowie MALIAT protokół MALIAT nadaje swoim sygnatariuszom prawa w ramach siódmej wolności lotniczej dla lotów pasażerskich oraz prawo do kabotażu w odniesieniu do kontynuacji lotów międzynarodowych.
- 2.9 W 1996 r. Australia i Nowa Zelandia osiągnęły porozumienie w sprawie utworzenia wspólnego rynku lotniczego (SAM), którego wdrożenie zakończono w 2002 r. Po ustanowieniu wspólnego rynku lotniczego liczba regularnych pasażerskich linii lotniczych świadczących usługi między Australią i Nową Zelandią wzrosła do 12, w rezultacie czego znacznie wzrosła również liczba pasażerów. W ramach wspólnego rynku lotniczego australijscy przewoźnicy mają dostęp do rynku lotów krajowych w Nowej Zelandii i vice versa.

W ramach SAM przewoźnicy z obu krajów mogą również bez żadnych ograniczeń prowadzić dowolny rodzaj działalności, w tym kabotaż, o ile spełniają wymogi dotyczące działalności na krajowym rynku w Australii lub Nowej Zelandii oraz są w co najmniej 50% własnością i pozostają pod kontrolą obywateli Australii i/lub Nowej Zelandii. Władze odpowiedzialne za bezpieczeństwo lotnicze w obu krajach porozumiały się ponadto w sprawie wzajemnego uznawania wszystkich świadectw i certyfikatów związanych z lotnictwem.

3. DALSZE WZMOCNIENIE STOSUNKÓW POMIĘDZY UNIĄ EUROPEJSKĄ I NOWĄ ZELANDIĄ

- 3.1 Stosunkom między Unią Europejską i Nową Zelandią nadano formalne ramy w maju 1999 r., kiedy to została podpisana wspólna deklaracja w sprawie stosunków między Unią Europejską i Nową Zelandią. Wspólnym celem stron w kwestiach gospodarczych jest wspieranie rozwoju otwartej gospodarki wolnorynkowej. Nowa Zelandia i UE mają podobne poglądy na temat wielu zagadnień z dziedziny polityki międzynarodowej i gospodarczej.

Pod względem gospodarczym Unia Europejska jest trzecim co do wielkości odbiorcą eksportu z Nowej Zelandii po Australii i Japonii (2,7 miliarda EUR), i drugim co do

⁵ Pozostałymi sygnatariuszami MALIAT są Stany Zjednoczone, Brunei, Peru, Samoa i Tonga.

⁶ Protokół MALIAT wszedł w życie w Singapurze, Nowej Zelandii i Brunei w grudniu 2001 r. a w Chile w grudniu 2003 r.

wielkości źródłem importu do tego kraju (2,4 miliarda EUR).⁷ Ogółem Unia Europejska zajmuje drugą pozycję na liście największych partnerów handlowych Nowej Zelandii w zakresie handlu towarami. Stale wzrasta również handel usługami między Unią Europejską i Nową Zelandią. Unia Europejska jest także ważnym odbiorcą inwestycji napływających z Nowej Zelandii i ważnym źródłem inwestycji zagranicznych w tym kraju.

3.2 Z uwagi na odległość geograficzną transport lotniczy ma zasadnicze znaczenie dla stosunków handlowych i społecznych między Nową Zelandią a UE. Transport lotniczy był zawsze uwzględniany w programach spotkań na wysokim szczeblu i planach działania między Nową Zelandią i UE, czego najnowszym przykładem było spotkanie trojki ministerialnej UE-Nowa Zelandia w lutym 2005 r.

3.3 Nowa Zelandia zwróciła się z formalnym wnioskiem o otwarcie negocjacji dotyczących umowy o liberalizacji transportu lotniczego między tym krajem a Wspólnotą Europejską. Otwarcie negocjacji w dziedzinie transportu lotniczego wzmocni jeszcze bardziej więzi gospodarcze i polityczne między UE i Nową Zelandią.

4. KORZYŚCI GOSPODARCZE WYNIKAJĄCE Z KOMPLEKSOWEJ UMOWY O TRANSPORCIE LOTNICZYM MIĘDZY WSPÓLNOTĄ EUROPEJSKĄ I NOWĄ ZELANDIĄ

4.1 Obecnie jedynie Air New Zealand realizuje bezpośrednie loty pasażerskie między Wspólnotą a Nową Zelandią (przez Los Angeles do Londynu). Kilku przewoźników ze Wspólnoty oferuje niebezpośrednie loty do Nowej Zelandii w ramach porozumień o wspólnej obsłudze połączenia (*code sharing*), podobnie kilku przewoźników ze Wspólnoty oferuje długodystansowe połączenie towarowe z Nową Zelandią. Do Nowej Zelandii podróżuje coraz więcej osób z UE; szczególnie duży jest wzrost liczby udających się tam turystów. Liczba osób podróżujących między Nową Zelandią i UE wzrosła z 540000 w 2002 r. do 640000 w 2004 r. Z uwagi na dużą odległość istnieje bardzo duży wybór niebezpośrednich lotów przez region Azji i Pacyfiku oraz przez Stany Zjednoczone.

Korzyści i wartość dodana wynikająca z podejścia wspólnotowego

4.2 Nawet jeśli bezpośrednie skutki ekonomiczne liberalizacji transportu lotniczego między Wspólnotą Europejską i Nową Zelandią dla gospodarki Unii Europejskiej w krótkiej perspektywie będą niewielkie z uwagi na ograniczony udział lotów bezpośrednich w rynku połączeń lotniczych UE-Nowa Zelandia, zniesienie ograniczeń mogłoby stworzyć nowe możliwości rynkowe dla przewoźników z UE i spowodować zwiększenie udziału lotów bezpośrednich w łącznym rynku połączeń UE-Nowa Zelandia.

Większa ilość (bezpośrednich) usług lotniczych przyczyniłaby się do zwiększenia handlu i ruchu turystycznego między UE i Nową Zelandią, i w ten sposób przyniosłaby szersze korzyści ekonomiczne gospodarce Unii Europejskiej.

⁷

Eurostat, Statistical Yearbook External and intra-EU Trade, wydanie z 2003 r.

- 4.3 Ze względu na swoje wysokie standardy regulacyjne oraz rynkową politykę gospodarczą i transportową Nowa Zelandia jest oczywistym kandydatem do zawarcia umowy o otwartej przestrzeni lotniczej ze Wspólnotą. Umowa o transporcie lotniczym między UE i Nową Zelandią mogłaby stanowić wzór dla liberalizacji rynków transportu lotniczego z innymi krajami trzecimi. Nowa Zelandia jest głównym motorem liberalizacji lotnictwa i integracji rynku w regionie Azji i Pacyfiku. Liberalizacja przyniosłaby znaczące korzyści gospodarce europejskiej poprzez wpływ na stosunki w dziedzinie transportu lotniczego z innymi krajami trzecimi.
- 4.4 Jednak ważniejsze od krótkoterminowych skutków ekonomicznych będą średnioterminowe skutki ekonomiczne takiej współpracy dla innych rynków transportu lotniczego. Korzyści ekonomiczne wynikające z otwarcia międzynarodowych rynków lotniczych zostały jasno określone w badaniu na temat skutków ekonomicznych stworzenia otwartej przestrzeni lotniczej UE-USA przeprowadzonym w imieniu Komisji Europejskiej.⁸ Po zniesieniu istniejących ograniczeń tygodniowej liczby lotów i ilości tras lotów ruch lotniczy z dużym prawdopodobieństwem wzrasta. Przy otwartym dostępie do rynku linie lotnicze będą mogły wykorzystać nowe możliwości rynkowe i zaoferować usługi lotnicze na takich trasach, jakich wymagają klienci. Ponadto transgraniczny przepływ inwestycji przyniesie dalszy wzrost wydajności.

Pełną liberalizację transportu lotniczego z Nową Zelandią można osiągnąć jedynie na szczeblu wspólnotowym. Ponieważ to UE ustanawia wymogi dotyczące własności obowiązujące przewoźników z UE, wzajemną liberalizację wymogów co do własności i kontroli musi przeprowadzić Wspólnota.

Liberalizacja przyniosłaby znaczące korzyści gospodarce europejskiej poprzez szerszy wpływ na stosunki w dziedzinie transportu lotniczego z innymi krajami trzecimi. Z uwagi na istnienie wspólnego rynku lotniczego między Australią i Nową Zelandią oraz osiągnięty już wysoki poziom integracji pomiędzy tymi rynkami, korzyści ze stworzenia otwartej przestrzeni lotniczej z Nową Zelandią zostałyby wzmocnione, ponieważ połączony rynek byłby większy.

W wyniku otwarcia rynków lotniczych:

- linie lotnicze zwiększyłyby swoją wydajność i konkurencyjność na arenie międzynarodowej,
- pasażerowie i nadawcy ładunków lotniczych uzyskaliby szerszy wybór,
- porty lotnicze, związane z lotnictwem branży usług oraz producenci samolotów skorzystałyby na wzroście intensywności transportu lotniczego,
- większy ruch lotniczy pociągnąłby za sobą wzrost w dziedzinie handlu i turystyki.

⁸

The Brattle Group, „The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area, studium przygotowane dla Komisji Europejskiej, grudzień 2002 r.

- 4.6 Znaczne potencjalne korzyści z zawarcia umowy o otwartej przestrzeni lotniczej z Nową Zelandią zostały potwierdzone w ramach oceny wpływu przeprowadzonej przez niezależnych konsultantów. Mimo że krótkoterminowe korzyści ekonomiczne mogą być stosunkowo niewielkie z uwagi na małą liczbę bezpośrednich lotów między Wspólnotą i Nową Zelandią oraz osiągnięty już stopień dostępu do rynku, w średniej i długiej perspektywie zawarcie takiej umowy mogłoby mieć istotne implikacje dla innych krajów w regionie Pacyfiku. Przeprowadzone niedawno badanie potwierdziło, że polityczne i prawne ramy transportu lotniczego w Nowej Zelandii powinny pozwolić Wspólnocie na osiągnięcie z tym krajem wzorcowej umowy, która przyniosłaby wyższy stopień zbliżenia przepisów i nowe możliwości dla przemysłu i użytkowników transportu w UE. Nowa Zelandia podziela stanowisko UE w wielu kwestiach dotyczących lotnictwa i wykazuje wolę budowania większych rynków regionalnych, co w dłuższej perspektywie mogłoby stworzyć znaczne nowe możliwości rynkowe.

5. WNIOSKI: ZNACZNA WARTOŚĆ DODANA PRZYSZŁEJ UMOWY O TRANSPORCIE LOTNICZYM MIĘDZY UE I NOWĄ ZELANDIĄ

- 5.1 Zmodernizowane ramy transportu lotniczego między UE i Nową Zelandią stworzą znaczne nowe możliwości wzmocnienia transportu lotniczego na konkurencyjnych i wyrównanych warunkach. Ponadto jeszcze bardziej umocnią doskonale stosunki handlowe i polityczne między UE i Nową Zelandią.

Model partnerstwa w dziedzinie transportu lotniczego między Unią Europejską i Nową Zelandią zainspirowało dążenie do zwiększenia tempa programu reform na szczeblu międzynarodowym. Umowa liberalizująca transport lotniczy między Wspólnotą Europejską i Nową Zelandią zastąpiłaby istniejące dwustronne umowy o usługach lotniczych między Nową Zelandią i Państwami Członkowskimi oraz stworzyła nowoczesne ramy dla usług lotniczych między UE i Nową Zelandią, zapewniając maksymalnie otwarty dostęp do rynku i maksymalnie wysokie standardy regulacyjne. W ten sposób umowa taka stałaby się wzorem dla rozszerzonego partnerstwa w dziedzinie transportu lotniczego z innymi krajami trzecimi.

- 5.2 Celem negocjacji w sprawie umowy o otwartej przestrzeni lotniczej z Nową Zelandią byłoby otwarcie dostępu do rynku i stworzenie nowych możliwości inwestycyjnych. Otwarty dostęp do rynku nie może ograniczać się do praw w ramach trzeciej i czwartej wolności lotniczej, ale musi również obejmować prawa w ramach piątej wolności.⁹ Połączeń lotniczych z Nową Zelandią nie można realizować z Europy bez międzylądowań. Z tego powodu połączenia lotnicze między UE i Nową Zelandią są realizowane z jednym międzylądowaniem w pośrednich portach lotniczych, które same w sobie stanowią ważne rynki, zarówno w regionie Azji i Pacyfiku jak i w Ameryce Północnej. Realizowanie usług lotniczych między portami pośrednimi a Nową Zelandią bez odpowiednich praw przewozowych nie byłoby ekonomicznie opłacalne. Dlatego prawa w ramach piątej wolności lotniczej dla lotów przez takie

⁹ Trzecia wolność lotnicza to prawo do przewożenia pasażerów i ładunków z UE do Nowej Zelandii. Czwarta wolność lotnicza to prawo do przewożenia pasażerów i ładunków z Nowej Zelandii do UE. Piąta wolność lotnicza to prawo do przewożenia pasażerów i ładunków z portu pośredniego do Nowej Zelandii w ramach połączeń mających początek w UE.

punkty pośrednie mają zasadnicze znaczenie dla zmaksymalizowania potencjalnych korzyści z umowy.

Niektóre Państwa Członkowskie dokonały już z Nową Zelandią wzajemnego otwarcia dostępu do rynku. Niedawno Zjednoczone Królestwo osiągnęło porozumienie z Nową Zelandią przewidujące znaczny stopień liberalizacji rynku. Jednak inne Państwa Członkowskie w ramach swoich stosunków z Nową Zelandią nie osiągnęły jeszcze zaawansowanego poziomu dostępu do rynku. Dwanaście Państw Członkowskich obecnie nie ma żadnego dostępu do rynku nowozelandzkiego. Z powodu tego braku równowagi wspólnotowi przewoźnicy lotniczy mieli nierówne szanse, co jest niezgodne z zasadą równych możliwości dla wszystkich przewoźników lotniczych ze Wspólnoty w ramach jednolitego rynku.

Kompleksowa umowa o usługach lotniczych zawarta na szczeblu wspólnotowym zapewniłaby spójność w stosunkach Wspólnoty z Nową Zelandią w dziedzinie lotnictwa oraz dała równe prawa i szanse wszystkim przewoźnikom lotniczym ze Wspólnoty w zakresie połączeń lotniczych z Nową Zelandią. Ponadto umowa stworzyłaby nowe możliwości rynkowe dla przewoźników lotniczych w 12 Państwach Członkowskich, które obecnie nie posiadają żadnych praw dotyczących transportu lotniczego do i z Nowej Zelandii. Umowa o transporcie lotniczym zawarta na szczeblu Wspólnoty umożliwiłaby także mniejszym przewoźnikom rozszerzenie swoich sieci połączeń o Nową Zelandię. Chociaż bezpośrednie loty między niektórymi Państwami Członkowskimi a Nową Zelandią niekoniecznie byłyby ekonomicznie opłacalne z uwagi na wielkość popytu na takie połączenia, przewoźnicy lotniczy mogliby osiągać korzyści handlowe w ramach porozumień o wspólnej obsłudze połączenia (*code sharing*) dotyczących lotów do i z Nowej Zelandii.

Dzięki umowie o otwartej przestrzeni lotniczej UE-Nowa Zelandia europejskie linie lotnicze mogłyby inwestować w Nowej Zelandii i korzystać z kapitału pochodzącego z tego kraju. Umowa taka umożliwiłaby europejskim przewoźnikom towarowym stworzenie międzynarodowych tras transportu towarowego w regionie Azji i Pacyfiku, co podniosłoby wydajność ich działalności i dzięki zniesieniu konieczności łączenia praw w ramach porozumień dwustronnych umożliwiło wprowadzenie usług odpowiadających potrzebom ich globalnych klientów.

- 5.3 Otwarty rynek lotniczy wymaga ram zapewniających uczciwą konkurencję oraz wysokie standardy ochrony i bezpieczeństwa operacji lotniczych oraz ochrony środowiska. Otwarcie rynku musi iść w parze ze współpracą regulacyjną zmierzającą do zbliżenia przepisów. Dwustronne umowy o usługach lotniczych zawarte między niektórymi Państwami Członkowskimi i Nową Zelandią dały nowozelandzkiemu przewoźnikowi w pełni otwarty dostęp do rynku, ale nie zapewniły dostatecznego zbliżenia przepisów. Kompleksowa umowa o transporcie lotniczym z Nową Zelandią zawarta na szczeblu Wspólnoty wzmocniłaby wysokie standardy w zakresie ochrony i bezpieczeństwa operacji lotniczych, ochrony środowiska, ochrony pasażerów i innych kwestii prawnych.

W odniesieniu do kwestii ochrony środowiska, umowa musi być zgodna z przyjętymi przez UE zobowiązaniami dotyczącymi zrównoważonego rozwoju. Oprócz korzyści gospodarczych omówionych wyżej, spodziewany wzrost natężenia ruchu lotniczego niesie ze sobą również niepożądane efekty uboczne, dotyczące

zwłaszcza jakości powietrza i poziomu hałasu wokół portów lotniczych oraz wpływu na globalne zmiany klimatyczne. Ważne jest, aby umowa nie ograniczała zdolności UE do łagodzenia tych skutków przy użyciu instrumentów prawnych lub gospodarczych. Zagwarantowanie uczciwej konkurencji jest kolejnym kluczowym zagadnieniem wiążącym się z otwarciem rynku lotniczego. Poprzez zwiększenie poziomu zbliżenia przepisów kompleksowa umowa o transporcie lotniczym między Wspólnotą i Nową Zelandią zapewni wyrównane warunki konkurowania i zapobiegnie zakłóceniom konkurencji. Nowa Zelandia posiada silne organy odpowiedzialne za konkurencję, które zapewniają przestrzeganie zasad konkurencji. Rząd nie udziela żadnego wsparcia liniom lotniczym. W Nowej Zelandii obowiązują również wysokie standardy bezpieczeństwa i ochrony operacji lotniczych. Kraj ten podziela cele polityczne Wspólnoty w dziedzinie ochrony środowiska. W rezultacie przy obecnym stopniu przestrzegania standardów bezpieczeństwa i ochrony operacji lotniczych, zasad konkurencji i wymogów ochrony środowiska w Nowej Zelandii perspektywy bliskiej współpracy regulacyjnej i/lub zbliżenia przepisów między Wspólnotą i Nową Zelandią są obiecujące.

W ramach nieformalnych wstępnych rozmów Nowa Zelandia potwierdziła wolę osiągnięcia wysokiego poziomu zbliżenia przepisów ze Wspólnotą Europejską i stworzenia wyrównanych warunków konkurowania dla przewoźników z UE i Nowej Zelandii. Zbliżenie przepisów można osiągnąć jedynie na szczeblu Wspólnoty. Umowy dwustronne nie są w stanie zapewnić odpowiedniego poziomu współpracy regulacyjnej. Umowa między UE i Nową Zelandią powinna wprowadzić mechanizmy współpracy gwarantujące przestrzeganie i dalszy rozwój zasad ustanowionych w ramach umowy.

Korzyści gospodarcze wynikające z umowy o transporcie lotniczym z Nową Zelandią dodatkowo zwiększyłyby się dzięki podobnym umowom z krajami w regionie Azji i Pacyfiku, a zwłaszcza z Australią. Z tego względu nowe partnerstwo między Unią Europejską i Nową Zelandią powinno być otwarte dla innych krajów pragnących się do niego przyłączyć.

Partnerstwo to może być stopniowo rozwijane aż do stworzenia otwartej przestrzeni lotniczej między Wspólnotą Europejską i Nową Zelandią. Wstępne rozmowy wykazały, że Nowa Zelandia podziela dążenie Wspólnoty do stworzenia unowocześnionych ram międzynarodowych usług lotniczych, które będą wolne od obecnych ograniczeń i umożliwią realizację globalnych usług. Wyniki proponowanego nowego partnerstwa byłyby dla innych krajów trzecich jasnym sygnałem zachęcającym do wejścia na ścieżkę zmian zmierzających do utworzenia bardziej elastycznych ram międzynarodowego transportu lotniczego.

- 5.4 W świetle powyższego Komisja Europejska zaleca niniejszym, by Rada upoważniła Komisję do otwarcia negocjacji z Nową Zelandią w celu zawarcia kompleksowej umowy o transporcie lotniczym.
- 5.5 Komisja będzie działać w ścisłej współpracy z Państwami Członkowskimi oraz wszystkimi zainteresowanymi stronami w celu dokładniejszego opracowania i realizacji celów określonych w dyrektywach negocjacyjnych.