



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 05.09.2005
KOM(2005) 408 galutinis

KOMISIJOS KOMUNIKATAS

Bendrijos civilinės aviacijos politikos plėtojimas Australijos atžvilgiu

1. ĮVADAS

- 1.1 Tarptautinis oro susisiekimasis paprastai reglamentuojamas dvišaliais valstybių susitarimais. Tačiau galima laikyti, kad Bendrijos lygiu aviacijos išorės politika buvo pradėta vykdyti po 2002 m. lapkričio 5 d. Teisingumo Teismo sprendimo dėl vadinamojo „atviro dangaus“.

Kaip numatyta Europos Komisijos komunikate „*Bendrijos išorės politikos aviacijos srityje darbotvarkės rengimas*“¹ Europos bendrijai sudarius susitarimus su tam tikromis trečiosiomis šalimis būtų sukurta didelė pridedamoji vertė sukuriant naujas ekonomines galimybes, kai atveriamos rinkos ir skatinamos investicijos. Be to, tokie susitarimai būtų tinkamiausia priemonė užtikrinti sąžiningą konkurenciją skatinant reguliavimo priemonių suderinimą.

Dėl to Europos Komisija pasiūlė pradėti tikslines derybas, kad pagrindiniuose pasaulio regionuose būtų sudaryti visapusiški oro susisiekimasis susitarimai, siekiant sustiprinti Europos pramonės skatinimo perspektyvas ir užtikrinti sąžiningą konkurenciją, tuo pat metu padedant reformuoti tarptautinę oro susisiekimasis sistemą.

- 1.2 2003 m. spalio mėn. Australija paprašė pradėti derybas dėl susitarimo dėl oro susisiekimasis su Europos bendrija liberalizavimo. Australija, vykdanči orientuotą į rinką ekonominę ir transporto politiką bei taikanti griežtus reguliavimo standartus – akivaizdžiai perspektyvi kandidatė su Europos bendrija sudaryti naujos kartos susitarimą dėl oro susisiekimasis paslaugų.

Dėl to Komisijos komunikate „*Bendrijos išorės politikos aviacijos srityje darbotvarkės rengimas*“ Australija buvo įvardinta kaip pagrindinė šalimi, su kuria Bendrija galėtų sudaryti susitarimą. Taryba savo išvadose dėl išorinių oro susisiekimasis santykių aiškiai atkreipė dėmesį į Australiją kaip tinkamą kandidatę dėl kurios ateityje būtų galima prašyti įgaliojimų vesti visapuses derybas².

- 1.3 Be to, Australija, 2005 m. balandžio 7 d. parafuodama susitarimą su Europos bendrija dėl tam tikrų oro susisiekimasis paslaugų aspektų, patvirtino savo įsipareigojimą kartu su Europos bendrija reformuoti oro susisiekimasis sistemą.

Susitarimas su Australija dėl oro susisiekimasis liberalizavimo dar labiau sutvirtins gerus santykius su šia šalimi, kuri pritaria Bendrijos tikslams reformuoti tarptautinio oro susisiekimasis sistemą. Jis ekonominiu atžvilgiu bus naudingas oro vežėjams, oro uostams, keleiviams, krovinių siuntėjams, turizmo sektoriui ir visai Europos Sąjungoje ir Australijos ekonomikai. Be to, jis taip pat reikšmingas ir labai svarbus etapas reguliavimo sistemą, reglamentuojančią oro susisiekimasis sektorių, siekiant reformuoti tarptautiniu mastu.

- 1.4 Dėl to Komisija šiuo komunikatu rekomenduoja, kad Taryba įgaliotų Komisiją derėtis su Australija dėl visapusio atvirosios oro susisiekimasis erdvės susitarimo, numatančio rinkos atvėrimą ir tuo pat metu vykdomą bendradarbiavimą priimant

¹ KOM(2005) 79 galutinis, 2005 3 11.

² 2005 m. birželio 27 d. Tarybos išvados dėl Bendrijos išorės politikos aviacijos srityje darbotvarkės rengimo.

reguliavimo priemonės ir (arba) reguliavimo priemonių suderinimą prioritetinėse srityse: skrydžių saugos, aviacinio saugumo, aplinkos apsaugos, keleivių apsaugos, ir konkurencijos taisyklių, užtikrinančių vienodas konkurencijos sąlygas, taikymo.

Gerų Australijos Susisieikimo ir regioninių paslaugų departamento ir Europos Komisijos tarnybų santykių, kurie gali būti tinkamas pagrindas pradėti oficialias derybas su Australija, per pastaruosius kelis metus buvo pasiekta parengiamosiose derybose.

2. GALIOJANTI REGULIAVIMO SISTEMA, TAIKOMA ORO SUSISIEKIMO PASLAUGOMS TARP EUROPOS BENDRIJOS IR AUSTRALIJOS

Dvišaliai ES valstybių narių ir Australijos susitarimai dėl oro susisieikimo paslaugų

- 2.1 Šiuo metu Australijos oro susisieikimą su ir ES reglamentuoja 15 dvišalių oro susisieikimo paslaugų susitarimų³. Teisinio oro susisieikimo paslaugų pagrindo tarp Australijos ir kitų 10 ES valstybių narių šiuo metu nėra.

Galiojanti oro susisieikimo paslaugų tarp Bendrijos ir Australijos oro susisieikimo paslaugų reguliavimo sistema neleidžia oro linijų bendrovėms, keleiviams ir krovinių siuntėjams visiškai pasinaudoti laisvosios rinkos teikiamais pranašumais. Galiojančiais dvišaliais oro susisieikimo paslaugų susitarimais yra nustatyta nelygiavertė oro susisieikimo paslaugų tarp ES ir Australijos sistema, nes ne visi susitarimai yra vienodai liberalūs galimybės pasinaudoti skrydžių laisvių teisėmis, keleivių vietų skaičiumi ir maršrutais atžvilgiu. Dėl šių skirtumų valstybių narių dvišalių oro susisieikimo paslaugų susitarimuose su Australija Bendrijos oro vežėjų galimybės ateityje bus nevienodos.

- 2.2 Galiojančiais dvišaliais ES valstybių narių ir Australijos susitarimais dėl oro susisieikimo paslaugų, kaip daugumoje dvišalių susitarimų dėl oro susisieikimo paslaugų, yra nustatyta nacionalinių apribojimų, kurie Teisingumo Teismo sprendimu buvo paskelbti neteisėtais. 2005 m. balandžio mėn. Europos Komisija su Australijos aviacijos institucijomis susitarė dėl oro susisieikimo paslaugų tam tikrų aspektų („horizontalusis susitarimas“)⁴, – pagal tą susitarimą nacionalinės nuostatos keičiamos Bendrijos teisės nuostatomis. Šiuo susitarimu ES oro linijų bendrovėms iš esmės leidžiama, atsižvelgiant į turimas skrydžių laisvės teises, vykdyti skrydžius į Australiją iš bet kokios ES valstybės narės, kurioje jos yra įsisteigusios. Atsižvelgiant į skirtingus minėtus rinkų atvėrimo lygius, į dabartinį „horizontalųjį susitarimą“ su Australija reikėjo įtraukti trukdančią apeiti nuostatą, siekiant užkirsti kelią galimybei apeiti skrydžių teises taikomus galiojančius dvišalius apribojimus.

³ Austrija, Čekija, Danija, Suomija, Prancūzija, Vokietija, Graikija, Airija, Italija, Liuksemburgas, Malta, Nyderlandai, Lenkija, Švedija ir Jungtinė Karalystė yra sudariusios su Australija dvišalius oro susisieikimo paslaugų susitarimus.

⁴ Tarybos sprendimo pasiūlymas, skirtas Europos bendrijos ir Australijos Sandraugos susitarimo dėl oro susisieikimo paslaugų tam tikrų aspektų pasirašymui ir laikinajam to susitarimo taikymui, KOM(2005) 264.

Oro susisiekimui Australijoje taikoma reguliavimo sistema

2.3 Pastaraisiais metais Australija gerokai pakeitė savo aviacijos politiką, siekdama skatinti keliones, prekybą ir turizmą. Australijos vykdoma aviacijos politika – tai tarptautinių susitarimų dėl oro susisiekimo paslaugų, su oro linijų nuosavybe susijusių nuostatų liberalizavimas ir daugiašalis tarptautinio oro susisiekimo liberalizavimas.

2.4 Skrydžių laivės teisės, kuriomis pagal dvišalius susitarimus dėl oro susisiekimo paslaugų gali naudotis Australijos oro vežėjai, nepriklausoma Tarptautinė oro susisiekimo paslaugų komisija suteikia atskiriems oro vežėjams. Skrydžių laisvės teisių suteikimo tikslas – skatinti ekonominį veiksmingumą sukuriant sąlygas konkurencijai teikiant tarptautinio oro susisiekimo paslaugas.⁵

2.5 Australija „atviros dangaus“ susitarimus, neribojančius skrydžių laisvės teisių ir skirtus tik krovinių vežimui oro transportu, yra sudariusi su 22 šalimis.

Australija ir Naujoji Zelandija dėl Bendros aviacijos rinkos (BAR, angl. SAM) susitarė 1996 m., o rinkos kūrimas buvo baigtas 2002 m. Sukūrus bendrą aviacijos rinką įsisteigė 12 reguliariąsias keleivių vežimo paslaugas teikiančių oro linijų bendrovių ir gerokai padaugėjo pervežamų keleivių. Sukūrus bendrą aviacijos rinką Australijos vežėjai gavo teisę vykdyti vietinius skrydžius Naujoje Zelandijoje ir atvirkščiai.

Bendroje aviacijos rinkoje abiejų šalių vežėjai, jeigu jie atitinka paslaugų teikimo Australijos arba Naujosios Zelandijos vidaus rinkose reikalavimus arba kai bent 50 % oro linijų bendrovių nuosavybės priklauso Australijos ir (arba) Naujosios Zelandijos piliečiams ir jeigu minėti piliečiai valdo tas bendroves, savo nuožiūra, be jokių apribojimų gali teikti paslaugas, įskaitant kabotažą ir naudotis bet koku keleivių vietų skaičiumi. Abiejų šalių skrydžių saugos institucijos taip pat susitarė dėl dvišalio visų su aviacija susijusių išduotų pažymėjimų pripažinimo.

2.6 1990 m. panaikinus Australijos rinkos reguliavimą, nacionalinėms oro linijų bendrovėms buvo nustota taikyti su užsienio piliečių teise į nuosavybę susijusius apribojimus, išskyrus *Qantas*. Užsienio piliečiams, įskaitant užsienyje įsisteigusias oro linijų bendroves, leidžiama įsigyti iki 100 % Australijos nacionalinės oro linijų bendrovės akcijų. Tačiau užsienio piliečiams leidžiama įsigyti ne daugiau nei 49 % tarptautinius skrydžius vykdančios oro linijų bendrovės akcijų siekiant užtikrinti, kad kitos šalys patvirtintų oro linijų bendrovės paskyrimą, nes didesnė dalis dvišalių susitarimų dėl oro susisiekimo paslaugų kol kas grindžiami tradiciniais nacionaliniais nuosavybės reikalavimais.⁶ Pagrindinei Australijos tarptautinius skrydžius vykdančiai oro linijų bendrovei taikomos su nuosavybe ir valdymu susijusios specialios taisyklės buvo nustatytos 1992 m. *Qantas* pardavimo aktu, kuriame numatyta, kad vienas užsienio investuotojas negali įsigyti daugiau nei 25 % akcijų. Tačiau Australijos Vyriausybė šiuo metu svarsto galimybę panaikinti apribojimus, reglamentuojančius užsienio piliečių teisę įsigyti *Qantas* akcijų.

⁵ Tarptautinių oro susisiekimo paslaugų komisijos aktas, 1992 m., 3 skirsnis.

⁶ 1920 m. Oro navigacijos aktas, 11A skirsnis

- 2.7 Konkurenciją iškraipančius veiksmus oro susisiekimo sektoriuje draudžia Verslo praktikos įstatymas, kurį įgyvendina Australijos Konkurencijos ir vartotojų komisija.

Civilinės aviacijos saugos administracija yra atsakinga už orlaivių sertifikavimą, licencijų išdavimą ir skrydžių saugos priežiūrą, įskaitant užsienio orlaivių tikrinimą. Australijoje registruotų oro vežėjų veiklos saugos rodikliai yra puikūs.

3. AUSTRALIJOS IR EUROPOS SĄJUNGOS SANTYKIŲ STIPRINIMAS

- 3.1 Australija – artimas politinis Europos Sąjungos sąjungininkas. Europos Sąjungos ir Australijos santykiai grindžiami panašiomis vertybėmis ir bendrųjų tikslų suartėjimu.

Europos Sąjunga ir Australija dvišalį bendradarbiavimą patvirtino 1997 m. bendra deklaracija, grindžiamą bendru siekiu skatinti sklandžią pasaulio ekonomikos plėtrą, pagrįstą laisvos ir atviros rinkos principais.

- 3.2 Ekonominių santykių požiūriu Europos Sąjunga yra didžiausia Australijos prekybos partnerė. Europos Sąjungos eksportas į Australiją nuolat didėjo ir 2003 m. jo vertė buvo 18 milijardų eurų. 2003 m. Australijos importo vertė į Europos Sąjungą buvo 9 milijardai eurų. Be to, Europos Sąjunga yra didžiausias Australijos paslaugų prekybos partneris. Australijos prekyba paslaugomis su Europos Sąjunga toliau didėja ir 2003 m. ji sudarė maždaug 40 % visos prekybos (didelę tos prekybos paslaugomis dalį sudaro vežimo paslaugos). Europos Sąjunga yra taip pat svarbus užsienio investuotojas Australijoje ir antras didžiausias regionas, į kurį Australija investuoja užsienyje.

- 3.3 2004 m. persvarstytoje Europos Sąjungos ir Australijos bendradarbiavimo darbotvarkėje yra numatomas glaudesnis abiejų partnerių bendradarbiavimas siekiant įvairiuose tarptautiniuose susitikimuose skatinti oro susisiekimo liberalizavimą. Be to, atsižvelgiant į abipusį išipareigojimą skatinti oro susisiekimo liberalizavimą, pageidaujama surengti šiai sričiai skirtų dvišalių pasitarimų.

2005 m. vasario mėn. Australijos Vyriausybė ES-Australijos ministrų lygio „troikos“ susitikime patvirtino pageidavimą su Bendrija sudaryti susitarimą dėl oro susisiekimo. Susitarimas dėl oro susisiekimo padėtų gerokai sustiprinti dvišalius Europos Sąjungos ir Australijos santykius.

4. EKONOMINĖ IŠSAMAUS EUROPOS BENDRIJOS IR AUSTRALIJOS SUSITARIMO DĖL ORO SUSISIEKIMO NAUDA

- 4.1 Tiesioginiais skrydžiais tarp Europos Sąjungos ir Australijos per metus pervežama apie milijoną keleivių. Šiuo metu keleivius tiesioginiais skrydžiais tarp Europos Sąjungos ir Australijos skraidina *Qantas* ir *British Airways* (šios oro linijų bendrovės yra sudariusios sutartį dėl bendro paslaugų teikimo), *Austrian Airlines* ir *Virgin Atlantic*. Tačiau Europą ir Australiją skiria didelis atstumas, todėl orlaiviams tenka leistis tarpiniame punkte. Dėl minėtos priežasties tiesioginius skrydžius tarp Europos Sąjungos ir Australijos su vienu tarpiniu nusileidimu galima lengvai pakeisti netiesioginiais maršrutais – su iš Pietryčių Azijos arba Persijos įlankos regiono vykdomais jungiamaisiais skrydžiais.

Maždaug 50 % visų orlaiviais skraidančių tarp ES ir Australijos keleivių skraidina Azijos arba Vidurinių Rytų oro vežėjai, vykdydami skrydžius netiesioginiais maršrutais tarp Europos Sąjungos ir Australijos⁷. Dėl to metinis oro susisiekimo paslaugų tarp Europos Sąjungos ir Australijos visos rinkos dydis yra maždaug 2 milijonai keleivių. Australija dėl minėtos priežasties Europos Sąjungai yra viena iš didžiausių tolimojo oro susisiekimo rinkų.

- 4.2 Didesnė skrydžių tarp Europos ir Australijos dalis yra vykdoma kartą nusileidžiant Azijoje esančiuose tarpiniuose punktuose. Kadangi ekonominis minėtų operacijų gyvybingumas priklauso nuo galimybės skraidinti keleivius ir vežti krovinius iš tarpinio punkto į Australiją, penktoji skrydžių laisvės teisė⁸ tarp Australijos ir tarpinių punktų ekonominiu atžvilgiu yra svarbi ES oro vežėjams. ES oro vežėjai, vykdydami skrydžius į Australiją ir iš jos, perveža didelę keleivių ir krovinių iš Australijos į Singapūrą, Tailandą, Malaiziją ir Honkongą bei atvirkščiai dalį.

Bendrijos požiūrio nauda ir pridedamoji vertė

- 4.3 Net jeigu liberalizavus oro susisiekimą tarp Europos Bendrijos ir Australijos neatidėliotinas ekonominis poveikis ES ekonomikai artimiausiu metu, atsižvelgiant į ribotą ES-Australijos tiesioginių skrydžių rinką, būtų ne pernelyg didelis, panaikinus apribojimus rinkoje atsirastų daugiau galimybių ES oro vežėjams ir padidėtų tiesioginių skrydžių visoje ES-Australijos rinkoje svarba. Pašalinus visus apribojimus tarp ES ir Australijos, ES oro vežėjai galėtų geriau pasirengti konkurencijai su Vidurinių arba Tolimųjų Rytų oro vežėjais, kurie yra užėmę didelę ES-Australijos rinkos dalį. Be minėtų apribojimų ES keleiviai turėtų dar platesnį skrydžių į Australiją pasirinkimą. Ši priemonė ES oro vežėjams leistų užimti didesnę svarbios tolimojo vežimo rinkos dalį.

Padidinus tiesioginio oro susisiekimo paslaugų skaičių, išsiplėstų prekybos ir turizmo srautai tarp ES ir Australijos ir dėl to ES ekonomika turėtų visapusiškos ekonominės naudos. Oro uostai, su aviacija susijusios pramonės šakos ir orlaivių gamybos šaka taip pat turėtų naudos iš padidėjusio oro susisiekimo paslaugų tarp ES ir Australijos skaičiaus.

- 4.4 Australija, turinti pažangią reguliavimo sistemą bei į rinką orientuotą ekonominę ir susisiekimo politiką, yra tinkamiausia kandidatė, su kuria Bendrija atviroje aviacijos erdvėje galėtų gerinti oro susisiekimo santykius – patekimo į rinką, bendradarbiavimo taikant reguliavimo priemones ir integravimo klausimais. Patobulinus ES ir Australijos bendradarbiavimą taikant reguliavimo priemones, būtų dar lengviau teikti oro susisiekimo paslaugas tarp ES ir Australijos.
- 4.5 Tačiau kur kas svarbesnis nei trumpalaikis ekonominis poveikis būtų vidutinės trukmės ekonominis poveikis kitoms su oro susisiekimu susijusioms rinkoms. Ekonominiai atvirų tarptautinių oro susisiekimo rinkų privalumai aiškiai buvo nustatyti Europos Komisijos užsakytame tyrime dėl ES-JAV atvirosios oro

⁷ Šaltinis: Australijos Konkurencijos ir vartotojų komisija (2004).

⁸ Penktoji skrydžių laisvės teisė – tai oro vežėjo teisė vežti keleivius ir krovinius iš šalies į trečiąją šalį, paslaugą pradedant teikti oro vežėjo įsisteigimo šalyje, pvz., Jungtinės Karalystės oro vežėjo teisė vežti keleivius tarp Singapūro ir Australijos skrydžiu, kuris buvo pradėtas iš Jungtinės Karalystės.

susisiekimo erdvės ekonominio poveikio⁹. Jeigu būtų panaikinti taikomi savaitinio skrydžių skaičiaus ir skrydžių maršrutų apribojimai, oro eismo apimtys turėtų didėti. Jeigu būtų užtikrintas laisvas patekimas į rinką, oro linijų bendrovės galėtų naudotis naujų rinkų galimybėmis ir siūlyti oro susisiekimo paslaugas tais maršrutais, kuriais jas teikti pageidautų minėtų bendrovių keleiviai. Tarptautinių investicijų srantai dar labiau padidins gaunamą naudą.

Visiškai liberalizuoti oro susisiekimą su Australija galima tik Bendrijos lygiu. Kadangi ES teisės aktai ES vežėjams nustato nuosavybės reikalavimus, Bendrija taip pat turi liberalizuoti nuosavybei ir valdymui taikomus reikalavimus.

Platesnis oro susisiekimo santykių su trečiosiomis šalimis poveikis Europos ekonomikai galėtų suteikti didelės ekonominės naudos. Kadangi Australija ir Naujoji Zelandija yra sukūrusios bendrą oro susisiekimo rinką ir atsižvelgiant į aukštą jau užtikrintą tų dviejų rinkų integravimo lygį, nauda, kurios būtų gaunama su Australija įsteigus atvirąją aviacijos erdvę, dar padidėtų, nes minėtos rinkos poveikis būtų kaip jungtinės rinkos.

Jeigu būtų atvertos minėtos oro susisiekimo rinkos:

- oro linijų bendrovės savo veiklą vykdytų dar veiksmingiau ir padidėtų jų tarptautinis konkurencingumas,
- keleiviai ir krovinių siuntėjai turėtų platesnį pasirinkimą,
- oro uostai, su oro susisiekimu susijusios paslaugos ir orlaivių gamybos pramonė turėtų naudos iš padidėjusio oro susisiekimo srauto,
- padidėjus oro eismui būtų lengviau plėsti prekybos ir turizmo srautus.

4.6 Neginčytinus numatomus atvirosios aviacijos erdvės susitarimo su Australija privalumus patvirtino poveikio įvertinimo tyrimas, kurį atliko nepriklausomi patarėjai. Nors trumpalaikę ekonominę naudą gali iš dalies mažinti ta aplinkybė, kad tarp Bendrijos ir Australijos nevykdomi skrydžiai be nusileidimo tarpiniame punkte ir jau nusistovėjęs patekimo į rinką laipsnis, ekonominis susitarimo su Australija poveikis būtų pakankamai didelis. Naujas tyrimas patvirtino, kad Australijoje oro susisiekimui taikoma reguliavimo ir politikos formavimo sistema leistų Bendrijai su Australija sudaryti pavyzdinį susitarimą, kuris užtikrintų aukštesnius reguliavimo priemonių suvienodinimo lygius ir naujas galimybes ES pramonei ir vartotojams. Atvira aviacijos erdvė su Australija galėtų padidinti ES oro linijų bendrovių konkurencingumą ES–Australijos rinkoje palyginti su konkurentais iš Vidurinių ir Tolimųjų Rytų. Sudarius susitarimą dėl atvirosios aviacijos erdvės, galėtų padidėti tiesioginių skrydžių skaičius tarp ES ir Australijos ir būtų racionaliau suteikiami oro tarpsniai, kurių šiandien daugiausia skirstoma Londone. Minėtas susitarimas galėtų paskatinti teikti daugiau oro susisiekimo paslaugų (nusileidžiant viename tarpiniame punkte) tarp ES miestų ir Australijos miestų ir dėl to ES keleiviams būtų patogiau naudotomis minėtomis paslaugomis. Be to, tyrime buvo pabrėžta didelė ilgalaikė ekonominė nauda, atsižvelgiant į poveikį santykiams su kitomis šalimis, Europos oro

⁹

Brattle Group, ES-JAV atviros aviacijos erdvės ekonominis poveikis, Europos Komisijai parengtas tyrimas, 2002 m. gruodžio mėn.

linijų bendrovių sektoriui, oro susisiekimo naudotojams ir kitiems ekonominės veiklos dalyviams.

5. IŠVADOS: DIDELĖ BŪSIMO ES–AUSTRALIJOS SUSITARIMO DĖL ORO SUSISIEKIMO PRIDĖTINĖ VERTĖ

- 5.1 Atnaujinta oro susisiekimo tarp ES ir Australijos sistema suteikia daug naujų galimybių tobulinti oro susisiekimą vienodomis konkurencijos sąlygomis. Be to, atnaujinta sistema dar labiau sustiprinti dabartiniai puikūs prekybiniai ir politiniai ES ir Australijos ryšiai.

Kurti Europos Sąjungos ir Australijos bendradarbiavimo oro susisiekimo sektoriuje modelį paskatino ketinimas ateityje imtis veiksmų minėtam sektoriui reformuoti tarptautiniu lygiu. Numatomu parengti susitarimu dėl oro susisiekimo tarp Europos bendrijos ir Australijos liberalizavimo turėtų būti pakeisti galiojantys dvišaliai Australijos ir ES valstybių narių susitarimai dėl oro susisiekimo paslaugų ir nustatyta moderni oro susisiekimo paslaugų tarp ES ir Australijos sistema, apimanti kiek įmanoma plačiai atvirą rinką ir kuo aukštesnio lygio reguliavimo standartus. Dėl to minėtas susitarimas galėtų būti pavyzdys užmezgant visapusę partnerystę su kitomis trečiosiomis šalimis.

- 5.2 Derantis su Australija dėl atviros aviacijos erdvės būtų siekiama suteikti patekimą į rinką ir suteikti galimybes investuoti. Patekimo į rinką negalima apriboti suteikiant vien trečiąją ir ketvirtąją skrydžių laisvės teises – taip pat turi būti suteikta penktoji skrydžių laisvės teisė¹⁰. Į Australiją iš Europos negalima vykdyti skrydžių be nusileidimo tarpiniame punkte. Dėl to oro susisiekimo paslaugos tarp ES ir Australijos yra teikiamos vieną kartą nusileidžiant tarpiniuose punktuose, kurie patys laikomi didelėmis rinkomis, pvz., Singapūras, Tailandas arba Honkongas. Ekonominiu atžvilgiu nebūtų tikslinga teikti oro susisiekimo paslaugas tarp tarpinių punktų ir Australijos neturint atitinkamų teisių organizuoti eismą. Dėl to penktoji skrydžių laisvės teisė, taikoma tų tarpinių punktų atžvilgiu, yra labai svarbi siekiant užtikrinti galimą susitarimo naudą.

Australija su keliomis valstybėmis narėmis jau yra susitarusi, kad jos užtikrins Australijai, o pastaroji – minėtoms valstybėms narėms, patekimą rinką. Tačiau kitos valstybės narės kol kas nėra susitarusios su Australija, kad jos Australijai, o pastaroji – minėtoms valstybėms narėms, užtikrins būtino lygio patekimą į rinką. Dėl tokios nesuderintos sistemos Bendrijos oro vežėjai negali naudotis vienodomis galimybėmis ir šis galimybių skirtumas nėra suderinamas su vienodomis visų Bendrijos oro vežėjų galimybėmis bendroje rinkoje. Visapusiškai Bendrijos lygiu sudarytu oro susisiekimo susitarimu būtų užtikrinti nuoseklesni Bendrijos oro susisiekimo santykiai su Australija ir visiems Bendrijos oro vežėjams, teikiantiems oro susisiekimo paslaugas į Australiją, būtų numatytos vienodos teisės ir galimybės. Jeigu būtų deramasi Bendrijos lygiu, būtų galima susitarti dėl visiško liberalizavimo. Australija, pastaruoju metu dvišales derybas vedama su valstybėmis narėmis, yra nurodžiusi, kad visišką patekimo į rinką liberalizavimą, įskaitant septintąją ir aštuntąją oro

¹⁰ Trečioji skrydžių laisvės teisė – teisė vežti keleivius ir krovinius iš ES į Australiją. Ketvirtoji skrydžių laisvės teisė – teisė vežti keleivius ir krovinius iš ES į Australiją. Penktoji skrydžių laisvės teisė – teisė vežti keleivius ir krovinius iš tarpinio punkto į Australiją, kai paslauga pradedama teikti iš ES.

vežėjo teises, būtų galima užtikrinti tik su Bendrija, o ne su atskiromis valstybėmis narėmis¹¹.

Be to, užtikrinus patekimą į rinką, naujos rinkos galimybės oro vežėjams būtų sukuriamos tose valstybėse narėse, kurios šiuo metu neturi jokių teisių, susijusių su oro susisiekimu į Australiją ir iš jos. Oro susisiekimo susitarimu Bendrijos lygiu taip mažesniems vežėjams taip pat būtų sudarytos galimybės savo tinklą išplėsti Australijoje. Net jei oro eismo paklausa tarp kelių valstybių narių ir Australijos neužtikrintų, kad ekonominiu atžvilgiu būtų tikslinga planuoti vykdyti tiesioginius skrydžius tarp tų valstybių ir Australijos, oro vežėjai galėtų turėti komercinės naudos iš susitarimų dėl dviejų vežėjų kartu į Australiją ir iš jos vykdomų skrydžių (*code-sharing arrangements*).

ES–Australijos susitarimas Europos oro linijų bendrovių sektoriui leistų gauti naudos, jeigu būtų nustatytas laisvesnis patekimas į Australijos rinką ir iš jos. Pašalinus galiojančius apribojimus, Europos oro linijų bendrovių sektoriui būtų lengviau konkuruoti su Vidurinių ir Tolimųjų Rytų oro vežėjais, kurie yra užėmę didelę ES–Australijos skrydžių rinkos dalį. Netiesioginių skrydžių per Persijos įlankos regioną arba Pietryčių Aziją pakeitimas papildomais tiesioginiais skrydžiais iš ES, būtų naudingas ES oro uostams. ES–Australijos atviros aviacijos erdvės susitarimas Europos oro linijų bendrovių sektoriui leistų investuoti Australijoje ir turėti naudos iš finansinių Australijos išteklių. Minėtas susitarimas Europos krovininių vežėjams leistų Azijos-Ramiojo vandenyno regione steigti tarptautines krovininių vežimo trasas ir taip padidinti savo operacijų veiksmingumą, suteiktų galimybę teikti paslaugas atsižvelgiant į ES krovininių vežėjų klientų visame pasaulyje poreikius ir minėtų vežėjų jau nevaržytą būtinybę derinti dvišaliais susitarimais numatytas teises. Atviros rinkos ir atvėrus rinkas padidėjusi konkurencija maršrutuose tarp Europos ir Australijos Europos keleiviams ir krovininių siuntėjams suteiktų papildomos naudos.

- 5.3 Atviroms oro susisiekimo rinkoms yra reikalinga sistema, kuria būtų užtikrinta sąžininga konkurencija, griežti skrydžių saugos, aviacinio saugumo ir aplinkos apsaugos standartai. Dėl to susitarimu dėl oro susisiekimo paslaugų tarp Europos Sąjungos ir Australijos, turėtų būti išlaikyti ir įgyvendinti griežti skrydžių saugos, aviacinio saugumo ir aplinkos apsaugos standartus. Susitarimu turėtų būti nustatytos vienodos galimybės siekiant išvengti konkurencijos iškraipymo.

Susitarimas su aplinka susijusių klausimų atžvilgiu turėtų atitikti ES įsipareigojimus dėl tvarios plėtos. Be minėtos ekonominės naudos, numatoma oro eismo plėtra taip pat turi nepageidautinų poveikių (oro kokybei, triukšmo lygiui prie oro uostų ir įtakos visuotinei klimato kaitai). Svarbu numatyti, kad susitarimu nebūtų ribojamos ES galimybės taikyti reguliavimo arba ekonomines priemones nepageidautinam poveikiui mažinti.

¹¹ Septintoji skrydžių laisvės teisė – tai teisė keleivius ir krovininius vežti tarp dviejų šalių ne oro vežėjo įsisteigimo šalyje, pvz., ES oro vežėjai, vykdančys skrydžius tarp Australijos ir Naujosios Zelandijos. Aštuntoji skrydžių laisvės teisė – tai teisė keleivius ir krovininius vietiniais maršrutais vežti trečiojoje šalyje.

Sąžiningos konkurencijos užtikrinimas – kitas svarbus atvirųjų oro susisiekimui rinkų klausimas. Užtikrinus aukštesnius reguliavimo priemonių suderinimo lygius, visapusių oro susisiekimui tarp Bendrijos ir Australijos susitarimu būtų nustatytos vienodos konkurencijos sąlygos, padėsiančios išvengti konkurencijos iškraipymo.

Australija yra tinkamai pasirengusi aukštam reguliavimo priemonių suderinimo su Bendrija laipsniui ir yra puikios galimybės aukštu laipsniu suderinti Bendrijos ir Australijos reguliavimo priemonės.

Reguliavimo priemonės galima suderinti tik Bendrijos lygiu. Dvišaliais susitarimais neužtikrinamas reikiamas bendradarbiavimas reglamentavimo derinimo klausimais. ES–Australijos susitarimu turėtų būti nustatytas bendradarbiavimo mechanizmas, užtikrinantis susitarimo taisyklių laikymąsi ir jų tobulinimą.

Šią partnerystę galima palaipsniui plėtoti, kol Europos Bendrija ir Australija galiausiai sudarys atvirosios oro susisiekimui erdvės susitarimą. Parengiamosios derybos patvirtino, kad Australija pritaria Bendrijos ketinimams įsteigti modernią tarptautinių oro susisiekimui paslaugų sistemą, kuriai nebūtų taikomi galiojantys apribojimai ir kuria būtų numatytos galimybės paslaugas teikti visame pasaulyje. Siūlomos naujos partnerystės rezultatas – kitas trečiasis šalis pasiektų aiškus raginimas prisidėti prie pastangų sukurti lankstesnę tarptautinio oro susisiekimui sistemą.

5.4 Ekonominę susitarimo dėl oro susisiekimui su Australija naudą dar padidintų su Azijos šalimis, kurių teritorija naudojama kaip pagrindiniais tarpiniais punktais, sudaryti panašūs susitarimai. Vadinasi, Europos Sąjungos ir Australijos nauja partnerystė turėtų būti atvira kitoms šalims, kurios norėtų prie jos prisijungti.

5.5 Australijai ir ES civilinės aviacijos sektoriuje yra didelės naujos galimybės oro susisiekimui srityje stiprinti bendradarbiavimą ir gauti abipusę naudą.

Atsižvelgdama į tai, kas buvo minėta, Europos Komisija rekomenduoja Tarybai įgalinti Komisiją pradėti derybas su Australija siekiant sudaryti visapusių susitarimą dėl oro susisiekimui.

5.6 Komisija, aiškindama derybų nurodymuose nustatytus tikslus ir jų siekdama, dirbs artimai bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis ir visomis suinteresuotomis šalimis.