



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 05.09.2005
KOM(2005) 408 v konečném znění

SDĚLENÍ KOMISE

Vývoj politiky Společenství v oblasti civilního letectví vůči Austrálii

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 souhrnných 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 Austrálie požádala o zahájení jednání o dohodě s Evropským společenstvím o liberalizaci letecké dopravy. Austrálie 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 Austrálie ve sdělení Společenství „*Rozvoj vnější politiky Společenství v oblasti letectví*“ označena jako možná klíčová cílová země pro dohodu celého Společenství. Ve svých závěrech o vnějších vztazích v oblasti letectví Rada jasně označila Austrálii jako možného kandidáta na budoucí žádost o všeobecné mandáty k jednání.²

- 1.3 Austrálie navíc svůj závazek reformovat společně s Evropským společenstvím rámec pro leteckou dopravu prokázala tím, že dne 7. dubna 2005 parafovala dohodu s Evropským společenstvím o některých aspektech leteckých služeb.

Dohoda s Austrálií o liberalizaci letecké dopravy dále posílí dobré vztahy s Austrálií, která 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 v Austrálii obecně. Stejně důležité je to, že bude navíc mezníkem na cestě k mezinárodní reformě předpisového rámce, kterým se řídí odvětví letecké dopravy.

- 1.4 Tímto sdělením tedy Komise doporučuje, aby Rada zmocnila Komisi sjednat souhrnnou dohodu s Austrálií o otevřeném leteckém prostoru, která by slučovala otevírání trhu se souběžným postupem spolupráce v oblasti právních předpisů a/nebo jejich sbližování, zejména v prioritních oblastech jako bezpečnost letectví, ochrana letectví, ochrana životního prostředí, ochrana cestujících a používání pravidel

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.

hospodářské soutěže, které zajišťují rovnoprávné prostředí a spravedlivé a rovné podmínky hospodářské soutěže.

V uplynulých letech se rozvíjely kladné informativní kontakty mezi Ministerstvem dopravy a regionálních služeb Austrálie a útvary Komise, které mohou být dobrým základem pro zahájení formálních jednání s Austrálií.

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

Dvoustranné dohody mezi členskými státy EU a Austrálií o leteckých službách

- 2.1 V současné době se letecká doprava mezi Austrálií a EU řídí patnácti dvoustrannými dohodami o leteckých službách.³ V současnosti neexistuje žádný právní základ pro letecké služby mezi Austrálií a ostatními deseti členskými státy EU.

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

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

Předpisový rámec pro leteckou dopravu v Austrálii

- 2.3 V posledních letech Austrálie v zájmu podpory cestování, obchodu a cestovního ruchu podstatně změnila svou politiku v oblasti letectví. Politika v oblasti letectví, kterou provádí Austrálie, zahrnuje liberalizaci mezinárodních dohod o leteckých

³ S Austrálií uzavřely dvoustranné dohody o leteckých službách Česká republika, Dánsko, Finsko, Francie, Irsko, Itálie, Lucembursko, Malta, Německo, Nizozemsko, Polsko, Rakousko, Řecko, Spojené království a Švédsko.

⁴ Návrh rozhodnutí Rady o podpisu a prozatímním uplatňování Dohody mezi Evropským společenstvím a vládou Austrálie o některých aspektech leteckých služeb, KOM(2005) 264.

službách, liberalizaci vlastnictví leteckých společností a mnohostrannou liberalizaci mezinárodního letectví.

- 2.4 Provozní práva, která mají k dispozici australští letečtí dopravci na základě dvoustranných dohod o leteckých službách, přiděluje jednotlivým leteckým dopravcům nezávislá komise pro mezinárodní letecké služby. Cílem přidělování provozních práv je podporovat hospodářskou výkonnost prostřednictvím hospodářské soutěže v poskytování mezinárodních leteckých služeb.⁵

- 2.5 Austrálie uzavřela dohody „o otevřeném nebi“ s neomezenými provozními právy pro pouze nákladní lety s 22 zeměmi.

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, 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.

- 2.6 Po deregulaci australského trhu v roce 1990 neexistují žádná omezení zahraničního vlastnictví pro vnitrostátní letecké dopravce s výjimkou společnosti Qantas. Zahraniční osoby, včetně zahraničních leteckých společností, smějí držet až 100 % kapitálu v australské vnitrostátní letecké společnosti. Zahraniční vlastnictví v mezinárodních leteckých společnostech je však omezeno na 49 %, ve snaze zajistit, aby jiné země přijaly jmenování, jelikož většina dvoustranných dohod o leteckých službách je stále založena na tradičních požadavcích vnitrostátního vlastnictví.⁶ Specifická pravidla pro vlastnictví a řízení jsou stanovena pro hlavního mezinárodního leteckého dopravce Austrálie v zákoně o prodeji společnosti Qantas (*Qantas Sale Act*) z roku 1992, který omezuje vlastnický podíl jediného zahraničního investora na 25 %. V současné době však australská vláda uvažuje o zrušení omezení zahraničního vlastnictví pro společnost Qantas.

- 2.7 Jednání v rozporu s pravidly hospodářské soutěže v odvětví letecké dopravy zakazuje zákon o obchodních postupech (*Trade Practices Act*), který prosazuje australská komise pro hospodářskou soutěž a spotřebitele (*Australian Competition and Consumer Commission*).

Úřad pro bezpečnost civilního letectví odpovídá za osvědčování letadel, vydávání licencí a bezpečnostní dohled včetně prohlídek zahraničních letadel. Letečtí dopravci registrovaní v Austrálii mají dlouhodobě vynikající úroveň bezpečnosti.

⁵ International Air Services Commission Act 1992, Section 3 (zákon o komisi pro mezinárodní letecké služby z roku 1992), oddíl 3.

⁶ Air Navigation Act 1920, Section 11A (zákon o letecké navigaci z roku 1920, oddíl 11A).

3. DALŠÍ POSÍLENÍ VZTAHŮ MEZI EVROPSKOU UNIÍ A AUSTRÁLIÍ

- 3.1 Austrálie je blízkým politickým partnerem Evropské unie. Vztah mezi Evropskou unií a Austrálií se vyznačuje společnými hodnotami a sbližujícími se globálními cíli.

Evropská unie a Austrálie stvrdily svou dvoustrannou spolupráci společným prohlášením v roce 1997, které bylo založeno na společném přání posílit řádný rozvoj světového hospodářství na základě zásad volného a otevřeného trhu.

- 3.2 Co se týče hospodářských vztahů, Evropská unie je největším obchodním partnerem Austrálie. Vývoz z Evropské unie do Austrálie se neustále zvyšuje a v roce 2003 dosáhl hodnoty 18 miliard eur. Dovoz z Austrálie do Evropské unie v roce 2003 činil 9 miliard eur. Kromě toho je Evropská unie největším obchodním partnerem Austrálie v oblasti služeb. Obchod v oblasti služeb mezi Austrálií a Evropskou unií nadále roste a v roce 2003 činil obchod v oblasti služeb téměř 40 % celkového objemu obchodu, přičemž značný podíl připadl na dopravní služby. Evropská unie je také nejvýznamnějším zdrojem zahraničních investic v Austrálii a druhým největším příjemcem australských investic v zahraničí.

- 3.3 Program spolupráce mezi Evropskou unií a Austrálií, který byl přezkoumán v roce 2004, zahrnuje úzkou spolupráci mezi těmito dvěma partnery zaměřenou na podporu liberalizace letecké dopravy na různých mezinárodních fórech. Dále jsou v souladu se sdíleným závazkem liberalizace letectví vítány dvoustranné diskuse v oblasti letectví.

Při setkání ministerské „trojky“ mezi EU a Austrálií v únoru 2005 australská vláda potvrdila svůj zájem o dohodu se Společenstvím v oblasti letectví. Dohoda v oblasti letectví by významně přispěla k dalšímu posílení dvoustranných vztahů mezi Evropskou unií a Austrálií.

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

- 4.1 Každoročně je prostřednictvím přímých letů mezi Evropskou unií a Austrálií přepraven přibližně jeden milion cestujících. Přímé lety mezi Evropskou unií a Austrálií v současné době provozují společnosti Qantas a British Airways na základě dohody o společných službách a společnosti Austrian Airlines a Virgin Atlantic. Kvůli velké vzdálenosti je však u letů mezi Evropou a Austrálií zapotřebí jedno mezipřistání. V důsledku toho jsou nepřímé trasy s navazujícími lety z jihovýchodní Asie nebo oblasti Perského zálivu blízkou alternativou k letům mezi Evropskou unií a Austrálií s jedním mezipřistáním.

Přibližně 50 % všech cestujících létajících mezi EU a Austrálií přepravují letečtí dopravci z Asie nebo Středního východu na nepřímých trasách mezi Evropskou unií a Austrálií.⁷ Celkový roční objem trhu leteckých služeb mezi Evropskou unií a Austrálií se proto blíží dvěma milionům cestujících. Díky tomu je Austrálie pro Evropskou unií jedním z největších trhů s dálkovou leteckou dopravou.

⁷

Zdroj: Australian Competition and Consumer Commission (australská komise pro hospodářskou soutěž a spotřebitele) (2004).

- 4.2 Většina letů mezi Evropou a Austrálií se provozuje s jedním mezipřistáním v mezilehlém místě v Asii. Ekonomická životaschopnost těchto činností závisí na možnosti přepravovat cestující mezi mezilehlým místem a Austrálií, a proto práva páté svobody⁸ pro dopravu mezi Austrálií a mezilehlými místy představují pro letecké dopravce EU začnou ekonomickou hodnotu. Letečtí dopravci EU provozující lety do Austrálie a z Austrálie přepravují značný podíl cestujících a nákladu mezi Austrálií Singaporem, Thajskem, Malajsií na straně jedné a Hong Kongem na straně druhé.

Přínosy a další klady přístupu Společenství

- 4.3 I kdyby byl vzhledem k omezenému podílu přímých letů na trhu EU-Austrálie bezprostřední hospodářský dopad liberalizace letecké dopravy mezi Evropským společenstvím a Austrálií 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-Austrálie. Zrušení všech omezení mezi EU a Austrálií by zvýšilo schopnost leteckých dopravců EU soutěžit s dopravci ze Středního nebo Dálného východu, kteří získali značný podíl na trhu EU-Austrálie. Zákazníkům v EU by to rozšířilo nabídku letů do Austrálie. Leteckým dopravcům EU by to umožnilo zvýšit jejich tržní podíl na významném trhu dálkové dopravy.

Zvýšení objemu (přímých) leteckých služeb by zvýšilo objem obchodní a turistické dopravy mezi EU a Austrálií a v důsledku toho by vedlo k širším hospodářským přínosům pro hospodářství EU. Další zvýšení objemu leteckých služeb mezi EU a Austrálií by bylo také přínosné pro letiště a odvětví související s letectvím a také pro odvětví výroby letadel.

- 4.4 Díky modernímu předpisovému rámci a své tržně zaměřené hospodářské a dopravní politice je Austrálie jasným kandidátem na prohloubení vztahů se Společenstvím v otevřeném leteckém prostoru – co se týče přístupu na trh a spolupráce v oblasti právních předpisů a jejich sbližování. Rozšířená spolupráce v oblasti právních předpisů mezi EU a Austrálií dále usnadní provozování leteckých služeb mezi EU a Austrálií.
- 4.5 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.⁹ Je pravděpodobné, že se po zrušení stávajících omezení týdenního počtu letů a letových tras 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 jejich zákazníci vyžadují. Přeshraniční investiční toky přispějí k dalšímu zvýšení efektivity.

⁸ Práva páté svobody jsou práva leteckého dopravce přepravovat cestující a náklad z jedné země do třetí země prostřednictvím letů začínajících ve vlastní zemi, např. právo dopravce Spojeného království přepravovat cestující mezi Singaporem a Austrálií prostřednictvím letů začínajících ve Spojeném království.

⁹ The Brattle Group, The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area (Hospodářský dopad otevřeného leteckého prostoru EU-USA), studie vypracovaná pro Evropskou komisi, prosinec 2002.

Úplné liberalizace letecké dopravy s Austrálií 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 Austrálií a Novým Zélandem a již dosažené vysoké úrovni integrace těchto dvou trhů budou posíleny přínosy otevřeného leteckého prostoru s Austrálií, jelikož sloučený trh bude větší.

V důsledku otevřených leteckých trhů:

- by letecké společnosti dále zvyšovaly svou efektivitu a zlepšovaly svou mezinárodní konkurenceschopnost,
- 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 Austrálií o otevřeném leteckém prostoru byly potvrzeny ve studii posuzující dopady, kterou vypracovali nezávislí poradci. Ačkoliv krátkodobé hospodářské přínosy mohou být v důsledku absence letů mezi Společenstvím a Austrálií bez mezipřistání a již dosaženému stupni přístupu na trh poměrně omezené, hospodářský dopad dohody s Austrálií bude značný. Nedávná studie potvrdila, že předpisový a politický rámec pro leteckou dopravu v Austrálii by Společenství umožnil dosáhnout modelové dohody s Austrálií, která by vedla k vyšší úrovni sbližování předpisů a k novým příležitostem pro toto odvětví v EU a pro jeho uživatele. Otevřený letecký prostor s Austrálií by mohl zvýšit konkurenceschopnost leteckých společností EU na trhu EU-Austrálie vůči konkurentům ze Středního a Dálného východu. To by mohlo vést k rozšíření přímých letů mezi EU a Austrálií a k lepšímu rozdělení letecké dopravy, která je v současné době velmi zaměřena na Londýn. Rovněž by to mohlo vést ke zvýšení počtu letů mezi městy v EU a místy v Austrálii s jedním mezipřistáním, což by bylo pro cestující z EU pohodlnější. Tato studie dále zdůraznila významné a dlouhodobé hospodářské přínosy pro evropské odvětví letecké dopravy, uživatele letecké dopravy a ostatní hospodářské subjekty, přičemž zohlednila dopady na vztahy s ostatními zeměmi.

5. ZÁVĚRY: ZNAČNÉ PŘÍNOSY BUDOUCÍ DOHODY MEZI EU A AUSTRÁLIÍ O LETECKÉ DOPRAVĚ

- 5.1 Modernizovaný rámec pro leteckou dopravu mezi EU a Austrálií nabízí významné nové příležitosti pro posílení letecké dopravy v konkurenčním a rovnoprávném prostředí. Kromě toho by dále posílil obchodní a politické vztahy mezi EU a Austrálií, které jsou již v současnosti vynikající.

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

- 5.2 Jednání o dohodě s Austrálií o otevřeném leteckém prostoru by bylo zaměřeno na otevření přístupu na trh a otevření nových investičních příležitostí. Toto otevření přístupu na trh nelze omezovat na práva třetí a čtvrté svobody, ale musí zahrnovat práva páté svobody¹⁰. Z Evropy nelze do Austrálie provozovat lety bez mezipřistání. Proto se letecké služby mezi EU a Austrálií provozují s jedním mezipřistáním v mezilehlých místech, která jsou sama o sobě významnými trhy, např. Singapur, Thajsko nebo Hong Kong. Provoz leteckých služeb mezi mezilehlými místy a Austrálií bez odpovídajících provozních práv by nebyl hospodářsky životaschopný. Proto jsou práva páté svobody pro dopravu přes mezilehlá místa nezbytná k zajištění případných přínosů dohody.

Některé členské státy již vzájemné otevření přístupu na trh s Austrálií zavedly. Některé členské státy však ve svých vztazích s Austrálií dosud nedosáhly pokročilého stupně přístupu na trh. 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 Austrálií v oblasti letectví a zajistila by všem leteckým dopravcům Společenství stejná práva a příležitosti, co se týče leteckých služeb do Austrálie. Jednáními na úrovni Společenství by bylo možné dosáhnout úplné liberalizace. Při nedávných dvoustranných jednáních s členskými státy Austrálie naznačila, že úplnou liberalizaci přístupu na trh, včetně práv sedmé svobody a osmé svobody, lze provést pouze na úrovni Společenství a nikoli s jednotlivými členskými státy¹¹.

Kromě toho by dohoda vytvořila nové tržní příležitosti pro letecké dopravce v těch členských státech, které v současnosti nemají žádná práva, co se týče letecké dopravy z Austrálie a do Austrálie. Dohoda o letecké dopravě na úrovni Společenství by také poskytla menším dopravcům možnost rozšířit jejich síť do Austrálie. Ačkoli přímé lety nemusejí být díky poptávce po dopravě mezi několika členskými státy a Austrálií hospodářsky životaschopné, letečtí dopravci by mohli usilovat o obchodní přínosy prostřednictvím ujednání o společném označování linek do Austrálie a z Austrálie.

¹⁰ Třetí svobodou je právo přepravovat cestující a náklad z EU do Austrálie. Čtvrtou svobodou je právo přepravovat cestující a náklad z Austrálie do EU. Pátou svobodou je právo přepravovat cestující a náklad z mezilehlého místa do Austrálie prostřednictvím letu začínajícího v EU.

¹¹ Sedmá svoboda je právo přepravovat cestující a náklad mezi dvěma zeměmi mimo zemi leteckého dopravce, např. dopravce EU provozující lety mezi Austrálií a Novým Zélandem. Osmá svoboda je právo přepravovat cestující a náklad na vnitrostátních trasách ve třetí zemi.

Dohoda mezi EU a Austrálií by evropskému odvětví letecké dopravy umožnila získat otevřenější přístup na trh v oblasti dopravy do Austrálie a z Austrálie. Zrušení stávajících omezení by evropskému odvětví letecké dopravy pomohlo soutěžit s leteckými dopravci ze Středního a Dálného východu, kteří získali značný podíl na trhu v oblasti letů mezi EU a Austrálií. Nahrazení nepřímých letů přes oblast Perského zálivu nebo jihovýchodní Asie dalšími přímými lety z EU by bylo přínosem pro letiště v EU. Dohoda mezi EU a Austrálií o otevřeném leteckém prostoru by evropskému odvětví letecké dopravy umožnila investovat v Austrálii a mít prospěch z kapitálu pocházejícího z Austrálie. Umožnila by evropským nákladním dopravcům zřídit mezinárodní trasy pro nákladní dopravu v oblasti Asie a Tichomoří, a tím zvýšit účinnost jejich činnosti a umožnit poskytování služeb podle potřeb jejich zákazníků na celém světě, a také by už nebyla omezena potřebou slučovat práva na základě dvoustranných dohod. Otevřené trhy a zvýšení konkurence na trasách mezi Evropou a Austrálií způsobené jejich vznikem by byly zdrojem dalších přínosů pro evropské cestující a zasilatele.

- 5.3 Otevřené letecké trhy potřebují rámec, který zajišťuje spravedlivou hospodářskou soutěž a vysokou úroveň bezpečnosti, ochrany letectví a ochrany životního prostředí. Proto je zapotřebí, aby dohoda rovněž zachovala a zlepšila vysokou úroveň bezpečnosti, ochrany letectví, ochrany životního prostředí u leteckých služeb mezi Evropskou unií a Austrálií. Dohoda by vytvořila rovnoprávné prostředí, aby nedocházelo k narušování hospodářské soutěže.

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 by souhrnná dohoda mezi Společenstvím a Austrálií o leteckých službách zajistila rovnoprávné soutěžní prostředí, aby nedocházelo k narušování hospodářské soutěže.

Austrálie je dobře připravena na vysokou úroveň sbližování předpisů se Společenstvím a vyhlídky na vysokou úroveň sbližení předpisů mezi Společenstvím a Austrálií jsou vynikající.

Sbližení předpisů lze dosáhnout pouze na úrovni Společenství. Dvoustranné dohody nejsou schopny zajistit přiměřenou spolupráci v oblasti předpisů. Dohoda mezi EU a Austrálií by měla vytvořit mechanismy spolupráce, které zajistí, aby byla pravidla dohody dodržována a dále rozvíjena.

Toto partnerství lze postupně rozvíjet k otevřenému leteckému prostoru mezi Evropským společenstvím a Austrálií. Informativní rozhovory naznačily, že Austrálie 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 Hospodářské přínosy dohody s Austrálií o leteckých službách by byly dále zvýšeny podobnými dohodami se zeměmi v Asii, které slouží jako hlavní mezilehlá místa. Z tohoto důvodu by partnerství mezi Evropskou unií a Austrálií mělo být otevřeno jiným zemím, které by se k němu chtěly připojit.

5.5 Odvětví civilního letectví nabízí významné nové příležitosti pro posílení spolupráce v odvětví dopravy a vzájemné přínosy pro Austrálii a EU.

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem Evropská komise doporučuje, aby Rada zmocnila Komisi k zahájení jednání s Austrálií za účelem uzavření souhrnné dohody o letecké dopravě.

5.6 Komise bude úzce spolupracovat s členskými státy a všemi příslušnými zúčastněnými stranami na dalším rozvíjení a dosahování cílů stanovených ve směrnících pro vyjednávání.