



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 05.09.2005
COM(2005) 408 végleges

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE

A Közösség Ausztráliára vonatkozó polgári légiközlekedési politikájának létrehozásáról

1. BEVEZETÉS

- 1.1 A nemzetközi légi közlekedést hagyományosan az egyes államok közti kétoldalú egyezmények szabályozzák. Az Európai Bíróság 2002. november 5-én hozott „nyitott égbolt” ítéletei azonban a közösségi szintű külső légi közlekedési politika kezdetét jelzik.

Az Európai Bizottság *„A Közösség légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitikája cselekvési programjának kidolgozásáról”*¹ című közleményében szerepel, hogy az Európai Közösség és egyes harmadik országok közötti megállapodások lényeges hozzáadott értéket képviselnek, mivel a piacok nyitásával és a befektetési lehetőségek előmozdításával új gazdasági lehetőségeket teremtenek. Ezen kívül az ilyen megállapodások jelentik a legjobb módot a tisztességes piaci versenynek a szabályozási környezet konvergenciáján keresztüli biztosítására.

Ezért az Európai Bizottság javasolta célzott tárgyalások megkezdését a világ főbb régióiban átfogó légi közlekedési egyezmények megkötése érdekében, amelyek célja az európai ipar lehetőségeinek előmozdítása és a tisztességes piaci verseny biztosítása, ugyanakkor a nemzetközi polgári légi közlekedés reformja.

- 1.2 2003 októberében Ausztrália tárgyalások megkezdését indítványozta az Európai Közösséggel a légi közlekedés liberalizációjáról szóló megállapodásról. Ausztrália piacorientált gazdasági és közlekedési politikája, valamint magas szabályozási normái révén nyilvánvaló és ígéretes jelöltje az Európai Közösséggel kötött légiközlekedési megállapodások új generációjának.

A Bizottság *„A Közösség légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitikája cselekvési programjának kidolgozásáról”* című közleményében ezért határozzák meg Ausztráliát egy közösségi megállapodás lehetséges kulcsfontosságú célországaként. A légiközlekedési külkapcsolatokról szóló következtetéseiben a Tanács kifejezetten említést tesz Ausztráliáról, mint egy átfogó tárgyalási felhatalmazásra vonatkozó jövőbeni felkérés lehetséges jelöltjéről.²

- 1.3 Továbbá Ausztrália tanúbizonyságot tett elkötelezettségéről a légi közlekedés kereteinek az Európai Közösséggel közösen történő megreformálásáról, azáltal hogy az Európai Közösséggel 2005. április 7-én a légi közlekedés bizonyos vonatkozásairól szóló megállapodást parafált.

A légi közlekedés liberalizációjáról szóló megállapodás azzal az Ausztráliával, amely osztja a Közösség nemzetközi légiközlekedési keretének reformjára vonatkozó célkitűzését, tovább erősíti az országgal meglévő jó kapcsolatokat. A megállapodás gazdasági előnyöket hoz a légi fuvarozók, repülőterek, utasok, fuvaroztatók, az idegenforgalmi iparág, valamint a szélesebb gazdaság számára az Európai Unióban és Ausztráliában. Ezenkívül és hasonló jelentőséggel a megállapodás mérföldkő lesz

¹ COM(2005) 79 végleges, 2005.3.11.

² A Közösség légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitikája menetrendjének kidolgozásáról szóló, 2005. június 27-i tanácsi következtetések.

a légiközlekedési ágazatra vonatkozó szabályozási keret nemzetközi reformjához vezető úton.

- 1.4 E közleményben a Bizottság javasolja a Tanácsnak, hogy engedélyezze a Bizottság számára egy nyitott légi közlekedési területről szóló átfogó megállapodás létrehozását Ausztráliával, a piac megnyitását egyidejűleg kombinálva a szabályozási együttműködéssel és/vagy konvergenciával főként az olyan kiemelt területeken, mint például a repülésbiztonság és –védelem, a környezetvédelem, az utasok védelme, valamint olyan versenyszabályok alkalmazása, amelyek egyenlő feltételeket biztosítanak a verseny számára.

Ausztrália Közlekedési és Regionális Szolgáltatásokért felelős Minisztériuma és az Európai Bizottság szolgálatai között jó tájékozódási célú kapcsolatok alakultak ki, ami jó alapot szolgáltat az Ausztráliával folytatandó hivatalos tárgyalások megkezdéséhez.

2. AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉG ÉS AUSZTRÁLIA KÖZÖTTI LÉGIKÖZLEKEDÉSI SZOLGÁLTATÁSOKRA VONATKOZÓ JELENLEGI SZABÁLYOZÁSI KERET

Kétoldalú légiszolgáltatási megállapodások az EU-tagállamok és Ausztrália között

- 2.1 Ausztrália és az EU közötti légi közlekedést jelenleg 15 kétoldalú légiszolgáltatási megállapodás³ szabályozza. Pillanatnyilag az Ausztrália és a többi 10 EU-tagállam közötti légi szolgáltatások nem rendelkeznek jogi alappal.

A légi szolgáltatásokra vonatkozó, a Közösség és Ausztrália közötti jelenlegi szabályozási keret nem teszi lehetővé a légitársaságok, utasok és fuvaroztatók számára a szabad piac minden előnyének kihasználását. A jelenlegi kétoldalú légiszolgáltatási megállapodások kiegyenlítetlen keretet határoznak meg az EU és Ausztrália közötti légi szolgáltatásokkal kapcsolatban, mivel nem minden megállapodás egyenlő mértékben liberális a szolgáltatásnyújtás szabadsága és a hozzáférhető kapacitások tekintetében. A tagállamok és Ausztrália között létrejött kétoldalú légiszolgáltatási megállapodások említett eltérései egyenlőtlenségekhez vezetnek a közösségi légi fuvarozók számára elérhető lehetőségek terén.

- 2.2 A legtöbb kétoldalú légiszolgáltatási megállapodáshoz hasonlóan az EU tagállamai és Ausztrália közötti jelenlegi kétoldalú légiszolgáltatási megállapodások állampolgárságon alapuló korlátozásokat tartalmaznak, amelyeket az Európai Bíróság jogszerűtlennek minősített. 2005 áprilisában az Európai Bizottság megállapodott Ausztrália légügyi hatóságaival a légi szolgáltatások bizonyos kérdéseiről („horizontális megállapodás”)⁴, és e megállapodás szerint a nemzeti záradékok helyébe közösségi záradékok lépnek. Ez a megállapodás – a rendelkezésre álló közlekedési jogok függvényében – elviekben lehetővé teszi minden EU

³ Ausztria, a Cseh Köztársaság, Dánia, az Egyesült Királyság, Finnország, Franciaország, Görögország, Hollandia, Írország, Lengyelország, Luxemburg, Málta, Németország, Olaszország és Svédország kétoldalú légiszolgáltatási megállapodást kötöttek Ausztráliával.

⁴ A Tanács határozatjavaslata az Európai Közösség és az Ausztrál Államszövetség között a légi szolgáltatások bizonyos kérdéseiről létrejött megállapodás aláírásáról és ideiglenes alkalmazásáról, COM(2005) 264.

légitársaság számára, hogy bármely EU tagállamból, amelyben telephellyel rendelkeznek, járatokat indítsanak Ausztráliába. A fent említett egyenlőtlenségek miatt szükségessé vált egy „kijátszást tiltó” rendelkezést szerepeltetni az Ausztráliával kötött legutóbbi „horizontális megállapodásban”, amelynek célja, hogy megakadályozza a jelenlegi közlekedési jogokra vonatkozó különböző kétoldalú korlátozások lehetséges kijátszását.

A légi közlekedés szabályozási kerete Ausztráliában

- 2.3 Az utóbbi években Ausztrália jelentős változtatásokat vezetett be légiközlekedési politikájában az utazás, a kereskedelem és az idegenforgalom elősegítése céljából. Az Ausztrália által folytatott légiközlekedési politika magában foglalja a nemzetközi légiszolgáltatási megállapodások, a légitársaságok tulajdonlása, valamint a nemzetközi légi közlekedés többoldalú liberalizálását.
- 2.4 Az ausztrál légi fuvarozók számára a kétoldalú légiszolgáltatási megállapodások értelmében hozzáférhető forgalmi jogokat az egyes légi fuvarozók számára a független Nemzetközi Légiszolgáltatási Bizottság osztja ki. A forgalmi jogok kiosztásának célja a gazdasági hatékonyság elősegítése a nemzetközi légi szolgáltatások biztosításában létrejövő verseny révén.⁵
- 2.5 Ausztrália az áru fuvarozási járatok számára korlátlan forgalmi jogokat biztosító „nyitott égbolt” megállapodásokat kötött 22 országgal.

Ausztrália és Új-Zéland 1996-ban állapodott meg az egységes légiközlekedési piac (SAM) létrehozásáról, amely 2002-re valósult meg. Az egységes légiközlekedési piac létrehozását követően az Ausztrália és Új-Zéland közötti menetrend szerint utasokat szállító légitársaságok száma 12-re nőtt, és ez jelentősen növelte a légi utasforgalmat is. Az egységes légiközlekedési piac lehetővé teszi az ausztrál légi fuvarozók számára az új-zélandi belföldi járatok piacához való hozzáférést, és fordítva.

Az egységes légiközlekedési piacon belül a két ország fuvarozói – feltéve, hogy vagy Ausztrália vagy Új-Zéland belső piacán működnek, és legalább 50%-ban ausztrál és/vagy új-zélandi személyek tulajdonában vannak és irányítása alatt állnak – korlátozások nélkül tetszőleges kapacitású járatokat üzemeltethetnek, akár kabotázs céljából is. A két ország repülésbiztonsági hatóságai is megállapodtak a légi közlekedéssel kapcsolatos tanúsítványok kölcsönös elismerésében.

- 2.6 Az ausztrál piac 1990-es deregulációját követően megszűntek a belföldi légitársaságok külföldi tulajdonlására vonatkozó korlátozások, kivéve a *Qantas* esetében. Külföldi személyek – beleértve a külföldi légitársaságokat is – akár 100%-os tőkerészesedéssel is rendelkezhetnek ausztrál belföldi légitársaságokban. Azonban a külföldi tulajdonjog nemzetközi légitársaságokban legfeljebb 49%-ra korlátozódik, annak biztosítása érdekében, hogy a többi ország elfogadja az útvonal-kijelöléseket, mivel a legtöbb kétoldalú légiszolgálati megállapodás továbbra is a hagyományos nemzeti tulajdonjogi követelményeken⁶ alapul. Egyedi tulajdonjogi és irányítási

⁵ International Air Services Commission Act (Nemzetközi Légiszolgáltatási Bizottsági törvény) 1992, 3. szakasz.

⁶ Air Navigation Act (Légiközlekedési törvény) 1920, 11A. szakasz.

szabályozást állapítottak meg Ausztrália fő nemzetközi légi fuvarozója számára az 1992-es Qantas Sale Act-ben (Qantas értékesítési törvény), amely az egyes külföldi befektetők tulajdonrészét 25%-ra korlátozza. Az ausztrál kormány azonban jelenleg mérlegeli a Qantasra vonatkozó külföldi tulajdonjogi korlátozások megszüntetését.

- 2.7 A légiközlekedési ágazatban tanúsított versenyellenes magatartást a Trade Practices Act (Kereskedelmi gyakorlatokra vonatkozó törvény) tiltja, amelyet az Australian Competition and Consumer Commission (Ausztrál Verseny- és Fogyasztói Bizottság) érvényesít.

A Polgári Repülésbiztonsági Hatóság felelős a repülőgépek tanúsítványaiért, engedélyezéséért, valamint a biztonsági felügyeletért, beleértve a külföldi repülőgépek ellenőrzését is. Az Ausztráliában bejegyzett légi fuvarozók kiváló biztonsági eredményekkel rendelkeznek.

3. AZ EURÓPAI UNIÓ ÉS AUSZTRÁLIA KÖZÖTTI KAPCSOLATOK TOVÁBBI ERŐSÍTÉSE

- 3.1 Ausztrália az Európai Unió szoros politikai partnere. Az Európai Unió és Ausztrália közötti viszonyt a közös értékek és az egy irányba mutató átfogó célkitűzések jellemzik.

Az Európai Unió és Ausztrália kétoldalú együttműködését 1997-ben együttes nyilatkozattal erősítette meg, amely a szabad és nyitott piac elvén nyugvó biztos világgazdasági fejlődés elősegítésének közös szándékán alapul.

- 3.2 Gazdasági viszonylatban az Európai Unió Ausztrália legnagyobb kereskedelmi partnere. Az Európai Unióból Ausztráliába irányuló export folyamatosan növekedett, és 2003-ban elérte a 18 milliárd €-t. Az Ausztráliából az Európai Unióba irányuló import 2003-ban 9 milliárd €-t tett ki. Továbbá az Európai Unió a szolgáltatások terén Ausztrália legnagyobb kereskedelmi partnere. A szolgáltatások kereskedelme Ausztrália és az Európai Unió között tovább növekszik, emellett a szolgáltatások kereskedelme 2003-ban a teljes kereskedelem közel 40%-át tette ki, amelyen belül a közlekedési szolgáltatások jelentős részesedéssel bírtak. Az Európai Unió az Ausztráliában történő külföldi befektetések legjelentősebb forrása is, valamint az ausztrál külföldi befektetések második legfontosabb célterülete.

- 3.3 A 2004-ben felülvizsgált, az Európai Unió és Ausztrália közötti együttműködési program magában foglalja a két partner közötti szoros együttműködést, amely a légi közlekedés liberalizációjának elősegítését célozza a különféle érintett nemzetközi fórumokon. Továbbá a légi közlekedés liberalizációja iránti közös elkötelezettséggel összhangban üdvözlendők a légi közlekedés terén folytatott kétoldalú tárgyalások.

Az ausztrál kormány 2005 februárjában az EU–Ausztrália miniszteri trojka alkalmával megerősítette az EU-val kötendő légiközlekedési megállapodásra vonatkozó szándékát. Egy légiközlekedési megállapodás jelentősen hozzájárulna az Európai Unió és Ausztrália közötti kétoldalú kapcsolatok tovább erősítéséhez.

4. AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉG ÉS AUSZTRÁLIA KÖZÖTTI ÁTFOGÓ LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS GAZDASÁGI ELŐNYEI

- 4.1 Évente hozzávetőleg egymillió utast szállítanak az Európai Unió és Ausztrália közötti közvetlen légi járatokon. Az Európai Unió és Ausztrália között jelenleg a *Qantas* és a *British Airways* közös szolgáltatási megállapodás alapján, valamint az *Austrian Airlines* és a *Virgin Atlantic* üzemeltet közvetlen utasszállító járatokat. Azonban a nagy távolság miatt az Európa és Ausztrália közötti a járatoknak közbeeső leszállásra van szükségük. Következésképp a Délkelet-Ázsiából vagy a Golf-térségből induló csatlakozó járatokat használó közvetett útvonalak közeli helyettesítői az egyszerű leszállásos közvetlen légi járatoknak.

Az EU és Ausztrália között repülő összes utas körülbelül 50%-át az Európai Unió és Ausztrália közötti közvetett útvonalakon közlekedő ázsiai vagy közel-keleti légi fuvarozók szállítják.⁷ Az Európai Unió és Ausztrália közötti légi szolgáltatások teljes évi piacának nagysága ennél fogva közel kétfélmillió utas. Ezzel Ausztrália az Európai Unió egyik legnagyobb távolsági légi közlekedési piaca.

- 4.2 A legtöbb Európa és Ausztrália közötti légi járatot egyszerű leszállásos alapon működtetik közbeeső ázsiai csatlakozási pontok segítségével. Mivel az ilyen műveletek gazdasági életképessége az Ausztrália és a közbeeső pontok közötti utasszállítás lehetőségétől függ, az Ausztrália és a közbeeső pontok közötti ötödik (forgalmi) szabadságjogok⁸ jelentős gazdasági értéket jelentenek az EU légi fuvarozói számára. Azok az EU-s légi fuvarozók, akik Ausztráliából induló és Ausztráliába tartó járatokat működtetnek, szállítják az Ausztrália, valamint Szingapúr, Thaiföld, Malajzia és Hong Kong közötti utasok és áruk lényeges hányadát.

A közösségi megközelítés előnyei és hozzáadott értéke

- 4.3 Még ha az Európai Unió és Ausztrália közötti légi közlekedés liberalizációjának közvetlen gazdasági hatása rövid távon visszafogott is az európai gazdaságra – figyelembe véve az EU–Ausztrália piacon található közvetlen járatok korlátozott részesedését – a korlátozások feloldása növelheti az EU-s légi fuvarozók piaci lehetőségeit és a közvetlen járatok jelentőségét a teljes EU–Ausztrália piacon. Az EU és Ausztrália közötti összes korlátozás feloldása növelné az EU-s légi fuvarozók versenyképességét azokkal a közel- és távol-keleti fuvarozókkal szemben, akik az EU–Ausztrália piac lényeges részesedését megszerezték. Ez az Ausztráliába irányuló járatok szélesebb körét nyújtaná az EU utazóközönsége számára. Lehetővé tenné az EU-s légi fuvarozók számára, hogy növeljék piaci részesedésüket egy jelentős távolsági közlekedési piacon.

A (közvetlen) légi szolgáltatások gyarapodása növeli az EU és Ausztrália közötti kereskedelmi és turisztikai forgalmat, és ezáltal szélesebb gazdasági előnyökkel jár az EU gazdasága számára. A repülőtereknek és a légi közlekedéssel kapcsolatos

⁷ Forrás: Ausztrál Verseny- és Fogyasztói Bizottság (2004).

⁸ Az ötödik (forgalmi) szabadságjog a légi fuvarozó azon joga, hogy utasokat és árut szállítson egy adott országból egy harmadik országba, a székhely szerinti országból induló szolgáltatás keretei között, pl. egy egyesült királysági légi fuvarozó joga, hogy Szingapúr és Ausztrália között szállítson utasokat egy az Egyesült Királyságból induló járaton.

iparágaknak, valamint a repülőgépgyártó-iparnak is haszna származna az EU és Ausztrália közötti légi szolgáltatások további növekedéséből.

- 4.4 Modern szabályozási keretével, valamint piacorientált gazdasági és közlekedési politikájával Ausztrália nyilvánvaló jelöltje a Közösséggel folytatott légiközlekedési kapcsolatoknak egy nyitott légiközlekedési területen, mind a piacra jutás, mind a szabályozói együttműködés és konvergencia szempontjából. Az EU és Ausztrália közötti fokozott szabályozói együttműködés jobban elősegítené az EU és Ausztrália közötti légi szolgáltatások nyújtását.
- 4.5 Azonban a rövid távú gazdasági hatásnál jóval fontosabb az egyéb légiközlekedési piacokra gyakorolt középtávú gazdasági hatás. Az Európai Bizottság számára az EU-USA közti nyitott légi közlekedési terület gazdasági hatásait elemző tanulmány⁹ egyértelműen kimutatta a nyitott nemzetközi légi közlekedési piacok gazdasági előnyeit. A heti járatszámra és útvonalakra vonatkozó jelenlegi korlátozások feloldása következtében a légi forgalom valószínűleg növekedni fog. A nyitott piacra jutás eredményeként a légitársaságok ki tudják használni az új piaci lehetőségeket, és a vevők által igényelt útvonalakon tudnak légiközlekedési szolgáltatásokat biztosítani. A határokon átvélő befektetések tovább növelik a hatékonyságot.

Az Ausztráliával folytatott légi közlekedés teljes liberalizációja csak közösségi szinten érhető el. Mivel az EU jogszabályai határozzák meg az EU fuvarozóinak tulajdoni követelményeit, a Közösségnek kölcsönösen liberalizálnia kell a tulajdonra és irányításra vonatkozó követelményeit.

A harmadik országokkal folytatott légiközlekedési kapcsolatokra gyakorolt szélesebb körű hatás jelentős gazdasági előnyöket jelentene az európai gazdaság számára. Az Új-Zéland és Ausztrália közötti egységes légiközlekedési piac, és e két piac által már elért magas szintű integráció következményeképp az Ausztráliával létrehozott nyitott légiközlekedési terület előnyeit a megnövekedett kombinált piac révén még jobban ki lehetne használni.

A nyitott légiközlekedési piac következményeképpen:

- a légitársaságok tovább növelnék hatékonyságukat és javítanák nemzetközi versenyképességüket,
- az utasok és szállítók részesülnének a nagyobb választási lehetőség előnyeiből,
- a repülőtereknek, légi közlekedéssel kapcsolatos szolgáltatásoknak és a repülőgépgyártó-iparnak haszna származna a légi forgalom növekedéséből,
- a forgalom növekedése elősegítené a kereskedelmi és turistaforgalom további növekedését.

⁹ The Brattle Group, The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area (Az EU és az USA közötti nyitott légiközlekedési terület gazdasági hatása), az Európai Bizottság számára készített tanulmány, 2002. december.

- 4.6 Az Ausztráliával kötött nyitott légiközlekedési területi megállapodás lehetséges, egyértelmű előnyeit egy független tanácsadók által végzett hatásvizsgálati tanulmány is megerősítette. Míg a rövid távú gazdasági előnyök a Közösség és Ausztrália közti közvetlen járatok hiánya, valamint a piacra jutás jelenlegi szintje miatt viszonylag korlátozottak, az Ausztráliával kötött megállapodás gazdasági hatásai azonban már jelentősek lennének. Egy közelmúltban készült tanulmány megerősítette, hogy az ausztráliai légi közlekedésre vonatkozó szabályozási és politikai keretek lehetővé tennék a Közösség számára, hogy egy olyan minta-megállapodást írjanak alá Ausztráliával, amely magasabb szintű szabályozási konvergenciát eredményez, valamint új lehetőségeket az EU ipara és fogyasztói számára. Az Ausztráliával kötött nyitott légiközlekedési megállapodás növelhetné az EU légitársaságai versenyképességét a közel- és távol-keleti versenytársakkal szemben az EU–Ausztrália piacon. A megállapodás az EU és Ausztrália közötti közvetlen járatok számának növekedéséhez, valamint a jelenleg nagy mértékben Londonban koncentrálódó légi forgalom jobb eloszlásához vezethetne. A megállapodás több egyszeri leszállásos szolgáltatást eredményezhetne az EU városai és az ausztráliai úti célok között, ezáltal növelve az EU utazóközönségének kényelmét. Ezenkívül a tanulmány hangsúlyozta az európai légiközlekedési ágazat, a légi közlekedés felhasználói és egyéb gazdasági szereplők számára hosszú távon jelentkező lényeges gazdasági előnyöket, figyelembe véve a más országokkal folytatott kapcsolatokra vonatkozó hatásokat.

5. KÖVETKEZTETÉSEK: EGY EU–AUSTRÁLIA LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS LÉNYEGES HOZZÁADOTT ÉRTÉKE

- 5.1 Az EU és Ausztrália közötti légi közlekedés modernizált keretei jelentős új lehetőségeket biztosítanak a légi közlekedés megerősítésére az egyenlő feltételeket biztosító versenypiacon. Ezenkívül tovább erősítenék az EU és Ausztrália között már meglévő kiváló kereskedelmi és politikai kapcsolatokat.

Az Európai Unió és Ausztrália közötti légiközlekedési partnerség modelljének kialakítását a nemzetközi szintű reformprogramok előmozdítására irányuló törekvés ösztönözte. Az ennek eredményeként létrejövő, az Európai Közösség és Ausztrália közötti légi közlekedés liberalizációjáról szóló megállapodás felváltaná az Ausztrália és az EU tagállamai közötti kétoldalú légiközlekedési megállapodásokat, és létrehozná az EU és Ausztrália közötti légi szolgáltatások modern kereteit, a lehető legnyitottabb piacra jutással és a legmagasabb szintű szabályozási normákkal. E megállapodás más, harmadik országokkal kötendő kibővített légiközlekedési partnerség mintájaként is szolgálhat.

- 5.2 Az Ausztráliával a nyitott légiközlekedési területi megállapodásról folytatott tárgyalások célja a piacra jutás elősegítése és befektetési lehetőségek teremtése lenne. A piacra jutás nyitottá tételét nem lehet a harmadik és negyedik forgalmi szabadságjogra korlátozni, hanem annak az ötödik forgalmi szabadságjogra is ki kell terjednie.¹⁰ Európából nem indíthatók leszállás nélküli közvetlen járatok

¹⁰ A harmadik forgalmi szabadság az EU-ból Ausztráliába történő utas- és áruszállításra vonatkozó jog. A negyedik forgalmi szabadság az Ausztráliából az EU-ba történő utas- és áruszállításra vonatkozó jog. Az ötödik forgalmi szabadság az utasok és áru szállítására vonatkozó jog egy közbelső pontból Ausztráliába, egy az EU-ból induló szolgáltatás keretei között.

Ausztráliába. Ezért az EU és Ausztrália közötti légi szolgáltatások egyszeri leszállással, közbenső pontokon keresztül zajlanak, amelyek önmagukban is lényeges piacok, pl. Szingapúr, Thaiföld vagy Hong Kong. Gazdasági szempontból nem lenne életképes a légi szolgáltatásokat a köztes pontok és Ausztrália között a vonatkozó forgalmi jogok nélkül üzemeltetni. Ezért az említett közbenső pontokon keresztüli ötödik szabadságjogok alapvető fontosságúak a megállapodás potenciális előnyeinek megóvása érdekében.

Egyes tagállamok már végrehajtották a piacra jutás kölcsönös nyitottá tételét Ausztráliával. Azonban néhány tagállam még nem érte el a piacra jutás ilyen magas szintjét az Ausztráliával folytatott kapcsolatában. Ez a kiegyensúlyozatlan keret egyenlőtlenségekhez vezetett a közösségi légi fuvarozók lehetőségeiben, ami nem áll összhangban az egységes piacon a közösségi légi fuvarozók számára biztosított esélyegyenlőséggel. Egy közösségi szintű átfogó légiközlekedési megállapodás következtetéssé tenné a Közösség és Ausztrália légiközlekedési kapcsolatait, és egyenlő jogokat és lehetőségeket biztosítana az összes, Ausztráliába szolgáltatást nyújtó közösségi légi fuvarozó számára. A közösségi szintű tárgyalások révén elérhető e teljes liberalizáció. A tagállamokkal folytatott közelmúltbeli kétoldalú tárgyalások során Ausztrália rámutatott arra, hogy a piacra jutás teljes liberalizációját – amely magában foglalja a hetedik és a nyolcadik szabadságjogokat – kizárólag a Közösséggel lehet végrehajtani és nem az egyes tagállamokkal¹¹.

Ezenkívül új piaci lehetőségeket teremtené a tagállamok azon légi fuvarozói számára, amelyek még nem rendelkeznek az Ausztráliába tartó és onnan induló légi közlekedésre vonatkozó jogokkal. Egy közösségi szintű légiközlekedési megállapodás a kisebb fuvarozók számára is lehetőséget adna, hogy hálózatukat Ausztráliára is kiterjesszék. Bár számos tagállam és Ausztrália között a forgalmi igény gazdaságilag nem teszi feltétlenül életképessé a közvetlen járatokat, a légi fuvarozók kiaknázhathatják a járatkód-megosztási megoldásokból adódó előnyöket az ausztráliai viszonylatban.

Az EU és Ausztrália között létrejövő megállapodás lehetővé tenné az európai légiközlekedési ágazat számára, hogy nyereségre tegyen szert a nyitottabb piacra jutásból az ausztráliai viszonylatban. A jelenlegi korlátozások feloldása segítené az EU-s légiközlekedési ágazatot azokkal a közel- és távol-keleti légi fuvarozókkal szemben, akik az EU–Ausztrália piac lényeges részesedését megszerezték. A Golf-térségen és Délkelet-Ázsián keresztüli közvetett járatok további EU-beli közvetlen járatokkal történő helyettesítése előnyökkel járna az EU repülőterei számára. Az EU és Ausztrália között létrejövő megállapodás lehetővé tenné az európai légiközlekedési ágazat számára, hogy befektessen Ausztráliában és részesüljön az Ausztráliából származó tőkéből. Ez lehetővé tenné továbbá az európai áruszállítók számára nemzetközi áruszállítási útvonalak kialakítását az ázsiai és csendes-óceáni térségben, ezzel is növelve működésük hatékonyságát, és lehetővé téve számukra, hogy globális vevőik szükségleteit kielégítő szolgáltatásokat nyújtsanak, és ne kelljen a különböző kétoldali megállapodásokban foglaltak szerint kombinálniuk

¹¹

A hetedik szabadság az utasok és áru szállításának jogát jelenti két, nem a légi fuvarozó székhelye szerinti ország között, pl. egy EU-beli légi fuvarozó járatokat működtet Ausztrália és Új-Zéland között. A nyolcadik forgalmi szabadság az utasok és áru szállítására vonatkozó jog, belföldi útvonalon egy harmadik országban.

forgalmi jogait. A nyílt piacok és ebből következően az Európa és Ausztrália közötti útvonalakon növekvő verseny további előnyökkel szolgálnának az európai utasok és szállítók részére.

- 5.3 A nyitott légitársasági piac olyan szabályozási keretet igényel, amely biztosítja a tisztességes versenyt és a magas szintű védelmet, biztonságot és környezetvédelmet. Tehát egy megállapodásnak egyenlő mértékben kellene fenntartania és megszilárdítania az Európai Unió és Ausztrália közötti légi szolgáltatások magas szintű védelmét, biztonságát és a környezetvédelmet. A megállapodás egyenlő feltételeket biztosítana a versenyhelyzet torzulásának elkerülése érdekében.

A környezetvédelmi kérdésekre tekintettel a megállapodásnak összhangban kell lennie az EU fenntartható fejlődés melletti elkötelezettségével. A fent említett gazdasági előnyökön kívül a légi forgalom várható növekedése nemkívánt mellékhatásokkal is jár, elsősorban a repülőterek környékének levegőminőségére és zajszintjére, valamint a globális éghajlatváltozásra vonatkozóan. Fontos, hogy a megállapodás nem korlátozza az EU lehetőségeit arra nézve, hogy az említett káros hatások enyhítése érdekében szabályozási vagy gazdasági eszközöket alkalmazzon.

A tisztességes verseny biztosítása a nyitott légitársasági piac kulcsfontosságú tényezője. A magasabb szintű szabályozási konvergencia elérésével, a Közösség és Ausztrália közötti átfogó légitársasági megállapodás egyenlő versenyfeltételeket biztosítana a versenyhelyzet torzulásának elkerülése érdekében.

Ausztrália jól felkészült a magas szintű szabályozási konvergenciára a Közösséggel, továbbá a Közösség és Ausztrália közötti magas szintű szabályozási konvergencia kilátásai kiválóak.

A szabályozási konvergenciát csak közösségi szinten lehet elérni. A kétoldalú egyezmények nem képesek megfelelő szabályozási együttműködést biztosítani. Az EU és Ausztrália közötti megállapodásnak együttműködési mechanizmusokat kell kidolgoznia a megállapodás szabályai betartásának és továbbfejlesztésének biztosítása érdekében.

Ezt a partnerséget folyamatosan tovább lehet fejleszteni az Európai Közösség és Ausztrália közötti nyitott légitársasági területté. A tájékoztató jellegű megbeszélések azt mutatták, hogy Ausztrália osztja a Közösség azon törekvéseit, amelyek a nemzetközi légitársasági szolgáltatások modernizált, korlátozásoktól mentes és a globális szolgáltatások nyújtására lehetőséget biztosító kereteinek kidolgozására irányulnak. A javasolt új partnerség eredménye egyértelműen ösztönözné más harmadik országokat, hogy csatlakozzanak a légi közlekedés rugalmasabb nemzetközi rendszere felé mutató irányzathoz.

- 5.4 Az Ausztráliával kötött légitársasági megállapodás gazdasági előnyeit tovább erősítenék az Ázsia más – fő közbenő pontként funkcionál – országaival kötött hasonló megállapodások. Ezért az Európai Unió és Ausztrália közötti új partnerségnek nyitottnak kell lennie a többi, csatlakozni kívánó ország számára.
- 5.5 A polgári légitársasági ágazat a légitársasági együttműködés megerősítését elősegítő jelentős új lehetőségeket, valamint Ausztrália és az EU kölcsönös előnyhöz jutását nyújtja.

A fentiek fényében az Európai Bizottság tehát javasolja, hogy a Tanács hatalmazza fel a Bizottságot arra, hogy tárgyalásokat kezdjen Ausztráliával egy átfogó légiközlekedési megállapodás megkötése céljából.

- 5.6 A Bizottság szorosan együttműködik a tagállamokkal és az összes érdekelt féllel a tárgyalási irányelvekben meghatározott célkitűzések továbbfejlesztése és teljesítése érdekében.