



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 05.09.2005
COM(2005) 408 końcowy

KOMUNIKAT KOMISJI

Rozwój wspólnotowej polityki w dziedzinie lotnictwa cywilnego wobec Australii

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 wynikającą ze stworzenia nowych możliwości gospodarczych poprzez otwarcie rynków i promocję 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 poszerzenia możliwości promowania europejskiego przemysłu, zapewnienia uczciwej konkurencji i podjęcia reform międzynarodowego lotnictwa cywilnego.

- 1.2 W październiku 2003 Australia zwróciła się z wnioskiem o otwarcie negocjacji dotyczących umowy liberalizującej transport lotniczy między tym krajem a Wspólnotą Europejską. Australia, 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 Australię jako jedno z kluczowym państw, z którymi należałoby ewentualnie zawrzeć umowę wspólnotową. W swoich konkluzjach na temat zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa Rada wyraźnie wymienia Australię jako potencjalnego kandydata, do którego w przyszłości należy skierować wniosek o wydanie kompleksowych mandatów negocjacyjnych.²

- 1.3 Australia wykazała wolę zreformowania ram transportu lotniczego wraz ze Wspólnotą Europejską parafując w dniu 7 kwietnia 2005 r. umowę ze Wspólnotą Europejską dotyczącą pewnych aspektów usług lotniczych.

Umowa liberalizująca transport lotniczy pomiędzy Wspólnotą a Australią 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

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.

lotniczym, pasażerom, nadawcom ładunków lotniczych, branży turystycznej i całej gospodarce, zarówno w Unii Europejskiej jak i w Australii. Ponadto, co również 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 Australią, 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, ochrona pasażerów oraz zastosowanie reguł konkurencji zapewniających wyrównane zasady gry rynkowej oraz uczciwe i równe warunki konkurowania.

W ciągu kilku ostatnich lat nawiązane zostały pozytywne wstępne kontakty między australijskim Departamentem Transportu i Usług Regionalnych a służbami Komisji Europejskiej. Mogą one stać się dobrą podstawą dla otwarcia formalnych negocjacji z Australią.

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

Dwustronne umowy o usługach lotniczych między Państwami Członkowskimi UE a Australią

- 2.1 Transport lotniczy między Australią a UE reguluje obecnie 15 dwustronnych umów o usługach lotniczych.³ Nie istnieje aktualnie żadna podstawa prawna dla usług lotniczych realizowanych między Australią a pozostałymi dziesięcioma Państwami Członkowskimi.

Obowiązujące ramy prawne usług lotniczych realizowanych między Wspólnotą a Australią 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 Australią ponieważ nie wszystkie z nich zawierają równie liberalne postanowienia dotyczące wolności lotniczych i dostępnej przepustowości. Z powodu tych różnic pomiędzy umowami dwustronnymi zawartymi z Australią przez poszczególne Państwa Członkowskie wspólnotowi przewoźnicy lotniczy mieli do tej pory nierówne możliwości.

- 2.2 Podobnie jak większość dwustronnych umów o usługach lotniczych, obowiązujące umowy dwustronne między Państwami Członkowskimi UE a Australią zawierają ograniczenia dotyczące narodowości, które Europejski Trybunał Sprawiedliwości uznał za niezgodne z prawem. W kwietniu 2005 r. Komisja Europejska osiągnęła porozumienie z australijskimi władzami lotniczymi w sprawie pewnych aspektów

³ Dwustronne umowy o usługach lotniczych z Australią zawarły następujące Państwa Członkowskie: Austria, Republika Czeska, Dania, Finlandia, Francja, Niemcy, Grecja, Irlandia, Włochy, Luksemburg, Malta, Niderlandy, Polska, Szwecja i Zjednoczone Królestwo.

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 zasadniczo realizować loty do Australii z dowolnego Państwa Członkowskiego UE, w którym mają siedzibę. Z uwagi na wspomniane wyżej nierówności konieczne było włączenie do zawartej niedawno „umowy horyzontalnej” z Australią postanowień zapobiegających ewentualnym przypadkom obchodzenia ograniczeń praw przewozowych nałożonych przez obowiązujące umowy dwustronne.

Ramy prawne transportu lotniczego w Australii

- 2.3 W ostatnich latach Australia wprowadziła istotne zmiany w swojej polityce w dziedzinie lotnictwa, których celem było promowanie podróży, handlu i turystyki. Prowadzona przez Australię polityka w dziedzinie lotnictwa obejmuje liberalizację międzynarodowych umów o usługach lotniczych i przepisów dotyczących własności linii lotniczych oraz wielostronną liberalizację międzynarodowego lotnictwa.
- 2.4 Prawa przewozowe dostępne dla australijskich przewoźników w ramach dwustronnych umów o usługach lotniczych są przydzielane poszczególnym przewoźnikom przez niezależną Komisję ds. Międzynarodowych Usług Lotniczych. Celem takiego przydziału praw przewozowych jest podnoszenie wydajności ekonomicznej poprzez konkurencję w dziedzinie świadczenia międzynarodowych usług lotniczych.⁵
- 2.5 Australia zawarła z 22 krajami umowy o „otwartym niebie” ustanawiające nieograniczone prawa przewozowe dla lotów towarowych.

W 1996 r. Australia i Nowa Zelandia zawarły 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.

⁴ Wniosek dotyczący decyzji Rady w sprawie podpisania oraz tymczasowego stosowania umowy między Wspólnotą Europejską a Australią dotyczącej pewnych aspektów usług lotniczych, COM(2005) 264.

⁵ Ustawa o Komisji ds. Międzynarodowych Usług Lotniczych z 1992 r. (International Air Services Commission Act 1992), Sekcja 3.

2.6 Od czasu deregulacji australijskiego rynku w 1990 roku nie obowiązują żadne ograniczenia dotyczące nabywania własności linii krajowych przez podmioty zagraniczne, poza ograniczeniami dotyczącymi linii Qantas. Podmioty zagraniczne, w tym zagraniczne linie lotnicze, mogą posiadać do 100% udziałów w australijskich krajowych liniach lotniczych. Zagraniczne podmioty mogą jednak posiadać nie więcej niż 49% udziałów w liniach międzynarodowych po to, by inne kraje akceptowały wyznaczenie tych linii przez Australię, jako że większość dwustronnych umów o usługach lotniczych nadal opiera się na tradycyjnych wymogach dotyczących narodowości właścicieli linii lotniczych.⁶ W ustawie o sprzedaży linii Qantas z 1992 r. (Qantas Sale Act) zawarte są szczegółowe przepisy dotyczące własności i kontroli nad głównym australijskim przewoźnikiem międzynarodowym - ustawa ta stanowi, że jeden inwestor zagraniczny nie może posiadać więcej niż 25% udziałów w tej linii. Rząd australijski rozważa jednak obecnie uchYLENIE ograniczeń dotyczących nabywania udziałów linii Qantas przez osoby zagraniczne.

2.7 Zachowania antykonkurencyjne w sektorze transportu lotniczego są zabronione zgodnie z ustawą o praktykach handlowych (Trade Practices Act) egzekwowaną przez australijską Komisję ds. Konkurencji i Konsumentów.

Urząd ds. Bezpieczeństwa Lotnictwa Cywilnego (Civil Aviation Safety Authority) odpowiada natomiast za certyfikację samolotów, wydawanie zezwoleń oraz nadzór nad bezpieczeństwem, w tym także za przeglądy zagranicznych samolotów. Przewoźnicy lotniczy zarejestrowani w Australii mają doskonałe wyniki w dziedzinie bezpieczeństwa.

3. DALSZE WZMOCNIENIE STOSUNKÓW POMIĘDZY UNIĄ EUROPEJSKĄ I AUSTRALIĄ

3.1 Australia jest bliskim partnerem politycznym Unii Europejskiej. Stosunki między UE i Australią charakteryzują wspólne wartości i zbieżność globalnych celów.

Unia Europejska i Australia przypieczętowały swoją współpracę dwustronną wspólną deklaracją przyjętą w 1997 r., mającą za podstawę wspólny cel, jakim jest promowanie solidnego rozwoju gospodarki światowej zgodnie z zasadami otwartego i wolnego rynku.

3.2 W dziedzinie stosunków gospodarczych Unia Europejska jest największym partnerem handlowym Australii. Wartość eksportu z Unii Europejskiej do Australii wzrastała stale osiągając w 2003 r. 18 miliardów EUR. Wartość importu z Australii do Unii Europejskiej w 2003 r. wyniosła 9 miliardów EUR. Unia Europejska jest ponadto największym partnerem handlowym Australii w sektorze usług. Wartość obrotu usługowego między Australią a Unią Europejską wciąż wzrasta – w 2003 r. na usługi przypadało 40% łącznej wartości handlu, przy czym znaczny udział miały w tym usługi transportowe. Unia Europejska jest również najważniejszym źródłem inwestycji zagranicznych w Australii, a na liście odbiorców australijskich inwestycji zagranicznych zajmuje drugie miejsce.

⁶ Ustawa o lotnictwie z 1920 r. (Air Navigation Act 1920), Sekcja 11A.

- 3.3 Program współpracy między Unią Europejską i Australią w kształcie nadanym w ramach przeglądu przeprowadzonego w 2004 r. przewiduje bliską współpracę między obydwojema partnerami, której celem jest promowanie liberalizacji transportu lotniczego na różnych forach międzynarodowych. Ponadto zgodnie z podzielanym przez UE i Australię dążeniem do liberalizacji lotnictwa zachęca się do dwustronnych dyskusji w dziedzinie transportu lotniczego.

W lutym 2005 r. podczas spotkania trojki ministerialnej UE-Australia rząd australijski potwierdził, że jest zainteresowany umową dotyczącą lotnictwa ze Wspólnotą. Taka umowa przyczyniłaby się znacząco do dalszego wzmocnienia stosunków dwustronnych między Unią Europejską i Australią.

4. KORZYŚCI GOSPODARCZE WYNIKAJĄCE Z KOMPLEKSOWEJ UMOWY O TRANSPORCIE LOTNICZYM MIĘDZY WSPÓLNOTĄ EUROPEJSKĄ A AUSTRALIĄ

- 4.1 Każdego roku z lotów bezpośrednich pomiędzy Unią Europejską a Australią korzysta ok. 1 milion pasażerów. Bezpośrednie loty pasażerskie między Unią Europejską i Australią obsługują obecnie linie Qantas i British Airways w ramach umowy o wspólnych usługach, a także Austrian Airlines i Virgin Atlantic. Z uwagi na dużą odległość loty między Europą i Australią wymagają jednego międzylądowania. Z tego powodu bliskim substytutem bezpośrednich lotów z jednym międzylądowaniem między Unią Europejską i Australią są loty niebezpośrednie z przesiadką w regionie Azji Południowo-Wschodniej lub Zatoki Perskiej.

Około 50% wszystkich pasażerów odbywających loty między UE i Australią przewożą azjatyccy lub bliskowschodni przewoźnicy lotniczy w ramach niebezpośrednich połączeń między UE i Australią.⁷ Zatem łączna wielkość rynku usług lotniczych między Unią Europejską i Australią to blisko 2 miliony pasażerów rocznie. Czyni to Australię jednym z największych rynków długodystansowego transportu lotniczego dla Unii Europejskiej.

- 4.2 Większość lotów między Europą i Australią to połączenia z jednym międzylądowaniem w Azji. Ponieważ ekonomiczna opłacalność takich połączeń zależy od możliwości przewiezienia pasażerów z miejsca międzylądowania do Australii, dla przewoźników lotniczych z UE znaczną wartość ekonomiczną mają prawa w ramach piątej wolności lotniczej⁸ dla odcinka między Australią a miejscem międzylądowania. Przewoźnicy lotniczy z UE obsługujący loty do i z Australii przewożą znaczną część pasażerów i ładunków między Australią a Singapurem, Tajlandią, Malezją i Hongkongiem.

⁷ Źródło: Australijska Komisja ds. Konsumentów i Konkurencji (2004 r.)

⁸ Prawa w ramach piątej wolności lotniczej to prawa przewoźnika lotniczego do przewożenia pasażerów i ładunków z jednego kraju trzeciego do innego kraju trzeciego w ramach usług mających początek w kraju przewoźnika, np. prawo przewoźnika ze Zjednoczonego Królestwa do przewożenia pasażerów pomiędzy Singapurem i Australią w ramach lotu, który zaczyna się w Zjednoczonym Królestwie.

Korzyści i wartość dodana wynikająca z podejścia wspólnotowego

- 4.3 Nawet jeśli bezpośrednie skutki ekonomiczne liberalizacji transportu lotniczego między Wspólnotą Europejską i Australią dla gospodarki Unii Europejskiej w krótkiej perspektywie będą niewielkie, z uwagi na ograniczony udział lotów bezpośrednich w rynku połączeń lotniczych UE-Australia zniesienie ograniczeń mogłoby otworzyć nowe możliwości rynkowe dla przewoźników z UE i spowodować zwiększenie udziału lotów bezpośrednich w łącznym rynku połączeń UE-Australia. Usunięcie wszystkich ograniczeń między UE i Australią poprawiłoby zdolność przewoźników lotniczych z UE do konkutowania z przewoźnikami z Bliskiego i Dalekiego Wschodu, którzy zdobyli znaczne udziały w rynku połączeń UE-Australia. Dzięki temu pasażerowie z UE mieliby jeszcze szerszy wybór lotów do Australii. Pozwoliłoby to przewoźnikom z UE zwiększyć ich udziały w ważnym rynku połączeń długodystansowych.

Większa ilość (bezpośrednich) usług lotniczych przyczyniłaby się do zwiększenia handlu i ruchu turystycznego między UE i Australią, i w ten sposób przyniosłaby szersze korzyści ekonomiczne gospodarce Unii Europejskiej. Korzyści ze zwiększenia ilości usług lotniczych między UE i Australią odniosłyby również porty lotnicze i inne branże związane z lotnictwem, a także producenci samolotów.

- 4.4 Australia posiada nowoczesne przepisy i prowadzi rynkową politykę gospodarczą i transportową, jest zatem naturalnym kandydatem do pogłębienia stosunków w dziedzinie lotnictwa ze Wspólnotą Europejską w ramach otwartej przestrzeni lotniczej, zarówno w zakresie dostępu do rynku jak i współpracy regulacyjnej i zbliżenia przepisów. Zwiększona współpraca regulacyjna między UE i Australią przyniosłaby dalsze ułatwienie świadczenia usług lotniczych między UE i Australią.
- 4.5 Jednak ważniejsze od krótkoterminowych skutków ekonomicznych byłyby średnioterminowe skutki ekonomiczne takiej współpracy dla innych rynków transportu lotniczego. Korzyści ekonomiczne wynikające z otwarcia międzynarodowych rynków lotniczych zostały jasno określone w analizie na temat skutków ekonomicznych stworzenia otwartej przestrzeni lotniczej UE-USA przeprowadzonym w imieniu Komisji Europejskiej.⁹ Po zniesieniu istniejących ograniczeń tygodniowej liczby lotów i ilości tras lotów wielkość ruchu lotniczego 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 Australią 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.

⁹

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

Liberalizacja przyniosłaby znaczące korzyści gospodarce europejskiej poprzez 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 Australią 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 branże usług oraz producenci samolotów skorzystałyby na wzroście intensywności transportu lotniczego,
- większy ruch lotniczy pociągnąłby za sobą wzrost w dziedzinie handlu i turystyki.

- 4.6 Znaczne potencjalne korzyści z zawarcia umowy o otwartej przestrzeni lotniczej z Australią zostały potwierdzone w ramach oceny wpływu przeprowadzonej przez niezależnych konsultantów. Mimo że zakres krótkoterminowych korzyści ekonomicznych z umowy z Australią mógłby być relatywnie niewielki z uwagi na brak lotów bez międzylądowań pomiędzy Wspólnotą i Australią oraz obecny poziom dostępu do rynku, taka umowa i tak miałaby znaczący wpływ na gospodarkę. Przeprowadzone niedawno badanie potwierdziło, że polityczne i prawne ramy transportu lotniczego w Australii pozwoliłyby Wspólnocie na osiągnięcie z tym krajem wzorcowej umowy, która przyniosłaby wyższy stopień zbliżenia przepisów i nowe możliwości dla przemysłu i użytkowników transportu w UE. Otwarta przestrzeń lotnicza z Australią zwiększyłaby konkurencyjność linii lotniczych z UE w stosunku do konkurentów z Bliskiego i Dalekiego Wschodu na rynku połączeń UE-Australia. Mogłaby doprowadzić do zwiększenia liczby bezpośrednich lotów między UE i Australią oraz do lepszego rozłożenia ruchu lotniczego, który obecnie jest bardzo skoncentrowany na Londynie. Mogłaby spowodować zwiększenie liczby połączeń z jednym międzylądowaniem między miastami w UE i portami lotniczymi w Australii, co zwiększyłoby wygodę pasażerów z UE. W omawianym badaniu podkreślano również znaczące korzyści ekonomiczne, jakie w perspektywie długoterminowej odniosłyby europejskie linie lotnicze, użytkownicy transportu lotniczego i inne podmioty gospodarcze ze względu na konsekwencje umowy z Australią dla stosunków z innymi krajami.

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

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

Model partnerstwa w dziedzinie transportu lotniczego między Unią Europejską i Australią zainspirowało dążenie do zwiększenia tempa programu reform na szczeblu międzynarodowym. Umowa liberalizująca transport lotniczy między Wspólnotą Europejską i Australią zastąpiłaby istniejące dwustronne umowy o usługach lotniczych między Australią i Państwami Członkowskimi UE oraz stworzyła nowoczesne ramy dla usług lotniczych między UE i Australią, które zapewnią 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 Australią 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.¹⁰ Połączeń z Australią nie można realizować z Europy bez międzylądowań. Z tego powodu połączenia lotnicze między UE i Australią są realizowane z jednym międzylądowaniem w pośrednich portach lotniczych, które same w sobie stanowią ważne rynki, np. w Singapurze, Tajlandii lub Hongkongu. Realizowanie usług lotniczych między portami pośrednimi a Australią bez odpowiednich praw przewozowych nie byłoby ekonomicznie opłacalne. Dlatego prawa w ramach piątej wolności lotniczej dla lotów przez takie miejsca pośrednie mają zasadnicze znaczenie dla zrealizowania potencjalnych korzyści z umowy.

Niektóre Państwa Członkowskie dokonały już z Australią wzajemnego otwarcia dostępu do rynku. Jednak inne Państwa Członkowskie w ramach swoich stosunków z Australią nie osiągnęły jeszcze zaawansowanego poziomu dostępu do rynku. 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 Australią w dziedzinie lotnictwa i dała równe prawa i szanse wszystkim przewoźnikom lotniczym ze Wspólnoty w zakresie połączeń lotniczych z Australią. Dzięki negocjacjom na szczeblu wspólnotowym możliwe byłoby osiągnięcie pełnej liberalizacji. W ramach prowadzonych niedawno dwustronnych negocjacji z Państwami Członkowskim Australia zaznaczyła, że pełna liberalizacja dostępu do rynku, obejmująca prawa w ramach siódmej i ósmej wolności lotniczej, mogłaby zostać wdrożona jedynie ze Wspólnotą, a nie z poszczególnymi Państwami Członkowskimi.¹¹

¹⁰ Trzecia wolność lotnicza to prawo do przewożenia pasażerów i ładunków z UE do Australii. Czwarta wolność lotnicza to prawo do przewożenia pasażerów i ładunków z Australii do UE. Piąta wolność lotnicza to prawo do przewożenia pasażerów i ładunków z portu pośredniego do Australii w ramach połączeń mających początek w UE.

¹¹ Siódma wolność lotnicza to prawo do przewożenia pasażerów i ładunków pomiędzy dwoma krajami poza krajem przewoźnika lotniczego, np. w przypadku przewoźnika z UE realizującego loty między Australią i Nową Zelandią. Ósma wolność lotnicza to prawo do przewożenia pasażerów i ładunku na trasach krajowych w kraju trzecim.

Ponadto omawiana umowa stworzyłaby nowe możliwości rynkowe dla przewoźników lotniczych w tych Państwach Członkowskich, które obecnie nie posiadają żadnych praw dotyczących transportu lotniczego do i z Australii. Umowa o transporcie lotniczym zawarta na szczeblu Wspólnoty umożliwiłaby także mniejszym przewoźnikom rozszerzenie swoich sieci połączeń o Australię. Chociaż bezpośrednie loty między niektórymi Państwami Członkowskimi a Australią 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 Australii.

Dzięki umowie między UE i Australią europejskie linie lotnicze skorzystałyby z bardziej otwartego dostępu do rynku lotów do i z Australii. Usunięcie istniejących ograniczeń ułatwiłoby europejskim liniom lotniczym konkutowanie z przewoźnikami lotniczymi z Bliskiego i Dalekiego Wschodu, którzy zdobyli znaczne udziały w rynku lotów UE-Australia. Na zastąpieniu niebezpośrednich lotów przez region Zatoki Perskiej lub Azję Południowo-Wschodnią dodatkowymi lotami bezpośrednimi z UE skorzystałyby porty lotnicze w UE. Dzięki umowie o otwartej przestrzeni lotniczej UE-Australia europejskie linie lotnicze mogłyby inwestować w Australii i korzystać z kapitału napływającego 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. Otwarcie rynku i wynikający z niego wzrost konkurencji na trasach między Europą i Australią przyniosłoby dodatkowe korzyści europejskim pasażerom i nadawcom ładunków lotniczych.

- 5.3 Otwarty rynek lotniczy wymaga ram zapewniających uczciwą konkurencję oraz wysokie standardy ochrony i bezpieczeństwa operacji lotniczych oraz ochrony środowiska. Dlatego umowa powinna również utrzymać i wzmocnić wysokie standardy ochrony i bezpieczeństwa operacji lotniczych oraz ochrony środowiska obowiązujące dla usług lotniczych między Unią Europejską i Australią. Stworzyłaby wyrównane warunki gry w celu zapobieżenia zakłóceniom konkurencji.

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 większe zbliżenie przepisów kompleksowa umowa o transporcie lotniczym między Wspólnotą i Australią zapewniłaby wyrównane warunki konkutowania i zapobiegałaby zakłóceniom konkurencji.

Australia jest dobrze przygotowana do znacznego zbliżenia przepisów ze Wspólnotą, a perspektywy takiego zbliżenia są obiecujące.

Zbliżenie przepisów można osiągnąć jedynie na szczeblu Wspólnoty. Umowy dwustronne nie są w stanie zapewnić odpowiedniego poziomu współpracy regulacyjnej. Umowa między UE i Australią powinna wprowadzić mechanizmy współpracy gwarantujące przestrzeganie i dalszy rozwój zasad ustanowionych w ramach umowy.

Partnerstwo może być stopniowo rozwijane aż do stworzenia otwartej przestrzeni lotniczej między Wspólnotą Europejską i Australią. Wstępne rozmowy wykazały, że Australia 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 w kierunku utworzenia bardziej elastycznych ram międzynarodowego transportu lotniczego.

5.4 Korzyści gospodarcze wynikające z umowy o transporcie lotniczym z Australią dodatkowo zwiększyłyby się dzięki podobnym umowom z państwami azjatyckimi, na terenie których znajdują się główne węzły przesiadkowe. Z tego względu nowe partnerstwo między Unią Europejską i Australią powinno być otwarte dla innych krajów pragnących się do niego przyłączyć.

5.5 Sektor lotnictwa cywilnego oferuje nowe interesujące perspektywy wzmocnienia współpracy w dziedzinie transportu oraz wzajemne korzyści dla Australii i UE.

W świetle powyższego Komisja Europejska zaleca niniejszym, by Rada upoważniła Komisję do otwarcia negocjacji z Australią w celu zawarcia kompleksowej umowy o transporcie lotniczym.

5.6 Komisja będzie działać w ścisłej współpracy z Państwami Członkowskimi oraz wszystkimi zainteresowanymi stronami w celu dokładniejszego opracowania i realizacji celów określonych w dyrektywach negocjacyjnych.