



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 11.03.2005
COM(2005) 79 végleges

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE

**A Közösség légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitikája cselekvési programjának
kidolgozásáról**

{SEC(2005) 336}

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE

A Közösség légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitikája cselekvési programjának kidolgozásáról

I. AZ ÚJ KONTEXTUS

1. Az Európai Közösségek Bírósága által 2002. november 5-én¹ hozott „Nytott égbolt”-ítéletek a Közösség (EK) légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitikájának kiindulópontját jelezték, amelyet e közlemény fejt ki, annak az európai ipart érintő tétjeit is figyelembe véve.

Ez a bírósági joggyakorlat kinyilvánítja a közösségi hatásköröket a nemzetközi légi szolgáltatások területén. Amíg korábban hagyományosan az államok közötti kétoldalú megállapodások vonatkoztak e szolgáltatásokra, addig most az EK-val egy új, jelentős szereplő jelenik meg a légi közlekedést érintő külkapcsolatok területén.

2. E változás sikeressége érdekében progresszív megközelítést fogadtak el. Az ítéleteket követő két közleményében² az Európai Bizottság iránymutatásokat és mechanizmusokat határozott meg azért, hogy erre az új helyzetre jogi és politikai választ is adjon. Innentől kezdve az intézmények és a tagállamok cselekvési és együttműködési módozatokat dolgoztak ki a nemzetközi légi közlekedés területén.

Jogi szemszögből a „Nytott égbolt” ügyekben kialakított joggyakorlat azt jelenti, hogy a tagállamok nem járhatnak el önállóan a nemzetközi légi szolgáltatásokkal kapcsolatos megállapodások tárgyalásain; és innentől kezdve e szolgáltatásokat úgy kell tekinteni, mint az EK-val közös érdeket képviselő területeket. Ez mindenekelőtt azt jelenti, hogy a fennálló 2000 kétoldalú megállapodást ki kell igazítani, hogy megfeleljenek a közösségi jog rendelkezéseinek. E célból új komplementaritást kell kidolgozni a tagállamok és a Közösség között, amely nem hat bénítólag a piaci szereplőkre.

Gazdasági és politikai szemszögből a légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitika bevezetésének a háttérében az EK azon törekvése áll, hogy a nemzetközi polgári légi közlekedés reformját két- és többoldalú tevékenység révén nagyobb rugalmasság és nyitottság felé terelje. Konkrétan ez már nem a tagállamok és harmadik országok, hanem az EK és ezen államok közötti megállapodások fejlesztését foglalja magába egy szétválaszthatatlan, kettős cselekvési program szerint:

- *új gazdasági perspektívák megteremtése a piacok és a befektetési lehetőségek lehető legnagyobb mértékű megnyitásával. A belső piac mintájára e megközelítésnek pozitív hatással kell lennie úgy a felhasználókra – akik jobb, változatosabb és olcsóbb szolgáltatásokhoz juthatnának –, mint a piaci szereplőkre, akik új lehetőségeket és versenyképességet nyernének. A gazdasági nyitás így felgyorsíthatná az innovációt az egész ágazat javára;*

¹ A C-466/98. sz., C-467/98. sz., C-468/98. sz., C-469/98. sz., C-471/98. sz., C-472/98. sz., C-475/98.sz., C-476/98.sz. ügy

² COM (2002) 649 végleges (02/11/19) és COM (2003) 94 végleges (03/02/26)

- *egyenlő versenyfeltételek biztosítása* a jogszabályi konvergencia előmozdításával, akár a piacok kiaknázásának gazdasági feltételei (a versenyjogi szabályok végrehajtása, közpénzből nyújtott támogatások, vagy a légit közlekedéshez különösen kötődő szabályok, mint a helyfoglalási rendszer, vagy a földi kiszolgálás ...), akár a szociális, környezetvédelmi, biztonsági vagy védelmi szabályok révén.

Ez a két oldal kölcsönösen erősíti egymást, nagyszabású és kiegyensúlyozott modellt alkotva, amely referenciaként szolgál az EK számára a nemzetközi légi kapcsolatok megközelítésében. Ez azonban nem egy merev modell: minden javasolható megállapodást esetről esetre kell kialakítani, hogy a felek kölcsönös érdekeihez igazodva feleljen meg, és egy valódi hozzáadott értéket képviseljen, különösen a következők alapján:

- a tervezett partnerség gazdasági és politikai jelentősége,
- a piacok megnyitásának a mértéke,
- a már kidolgozott szabályozási környezet, különösen a méltányos verseny biztosítására alkalmazott politika.

Sőt, e cselekvési programnak a légi ágazattal teljes együttműködésben kell kibontakoznia. Egy úton haladva a Közösség jobb helyzetben lesz a légi közlekedés növekedése miatt a környezetre gyakorolt negatív hatások, különösen az éghajlatváltozás³ elleni harcban.

3. Ezt a politikát az EK-n belül az EK légi közlekedésben elért sikere és azon egyedülálló képessége segíti, hogy reagálni tud a külső kihívásokra, amely lényeges tényezője a légi közlekedési ágazat virágzásának.

A gazdasági környezet világosan e mellett szól a nemzetközi forgalom jövőbeni folyamatos növekedésével, amikor az EK már fontos helyet foglal el a világ légi közlekedésének a körképén [lásd az SEC(2005)336]. A légi ipar – ha meg is vannak a saját korlátozásai és jellegzetességei – már nem határolódhat el a globális gazdaság mellett teljesen elkötelezett többi piaci szereplőtől. Tőkéjének nemzetközivé kell válnia, versenyképességének növekednie kell a világméretű verseny miatt, és az EK-n kívüli szolgáltatásoknak számban és minőségben is javulniuk kell, a felhasználók nagyobb előnyére.

Belső téren jelenleg a légi közlekedés gazdasági, társadalmi és környezeti feltételeinek összességét felölelő politika valósul meg. A légi közlekedés fenntartható versenyképességét célozva ez a politika az ágazatot a lisszaboni folyamat közvetlen sodrába helyezi. A piac megnyitásával párhuzamosan az EK létrehozta a polgári légi közlekedés hatékony és biztos működésének majdnem teljes szabályozási keretét. Megemlíthető különösen a légi közlekedés védelméről szóló első szöveg 2002⁴-ből, az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség⁵ létrehozása, vagy

³ Meg kell jegyezni, hogy több gazdasági eszközt találtak, amely lehetséges eszközként szolgálhat a légiforgalom növekedéséből adódó környezeti hatások szabályozására. A Bizottság a későbbiekben 2005 folyamán közleményt készül kiadni különösen a főbb lehetőségek és a követendő utak megvizsgálására.

⁴ A 2002. december 16-i 2320/2002/EK rendelet (HL L 355., 2002.12.30.)

2004-ben az egységes európai égbolt⁶ létrehozására tett nagyszabású légi közlekedési kezdeményezés.

Egy jelentős hátrány azonban megmarad: a közös kereskedelmi politika lehetővé tette ugyan, hogy jelenleg az EK domináljon a nemzetközi kereskedelemben, de a közös közlekedéspolitika által egységesített légi piac nem rendelkezik megfelelő külső dimenzióval. Márpedig a belső piac és a különösen a légi piac sikere ugyanúgy múlik annak belső megvalósításán, mint a külső vetületén⁷. Ez utóbbi nélkül fennáll annak a veszélye, hogy nemcsak akadályozza a belső politika fejlődését, de árthat is az európai ipar versenyképességének.

Amíg a légi közlekedés egy olyan terület marad, ahol az EK mind ez idáig nem fejtette ki teljes mértékben a képviselési és tárgyalási erejét⁸, nem lehet figyelmen kívül hagyni az EK saját ütkártyáit annak érdekében, hogy:

- elismertesse a tizenöt év alatt kidolgozott szabályozási keretét, amely páratlan tapasztalatot nyújt számára a polgári légi közlekedés területén. A regionális integráció eredeti modelljeként kivételes távlatokat nyit a világ más régióival való együttműködésre.
- egyesülve és egyhangúlag jelentős súlyt képviseljen a külkapcsolatokban – mint a kereskedelempolitika – de más területeken is, ahol a szoros és kiegyensúlyozott partnerségek révén a kétoldalú kapcsolatai folyamatosan fejlődnek az egész világon.
- a partnereinek különféle járulékos politikákat kínáljon akár a fejlesztési együttműködés, a partnerség, a technológiai fejlődés vagy a technikai segítségnyújtás területén.

II. A VÉGREHAJTANDÓ KÖZÖSSÉGI MEGKÖZELÍTÉS

A „Nyitott égbolt” ügyekben kialakított joggyakorlat három, kizárólagosan közösségi hatáskörbe tartozó területet határoz meg: a számítógépes helyfoglalási rendszereket, a közösségen belüli díjszabásokat és a résidőket, amelyek mindegyike teljes mértékben egy közösségi jogszabály hatálya alá tartozik. Jelenleg egy jóval nagyobb területre kiterjedő joganyagot alkalmaznak. Ennek kézzelfogható hatása van a légi közlekedés külpolitikájának területén. Például a közlekedési jog és a résidők közötti megfelelésnek – amely közösségi hatáskörbe tartozik – jelentős szerepe van egy tárgyaláson. Ugyanúgy, a légiközlekedés biztonságáról és védelméről szóló megállapodás feltételeit az EK e területen elfogadott vívmányaival összhangban kell tárgyalni.

⁵ A 2002. július 15-i 1592/2002/EK rendelet (HL L 243., 2002.9.27.)

⁶ A következő rendeletek : a 2004. március 10-i 549/2004/EK (keretrendelet); a 2004. március 10-i 550/2004/EK (szolgáltatásnyújtás); a 2004. március 10-i 551/2004/EK (légtér); a 2004. március 10-i 552/2004/EK (átjárhatóság) (HL L 96., 2003.3.31.)

⁷ Az európai közlekedéspolitikáról Fehér könyv (COM (2001) 370 végleges) hangsúlyozza az Unió számára „a légi közlekedés külső dimenziójának a belső vívmányok fontosságának szintjére történő fejlesztése” sürgősségét.

⁸ A Bizottság emlékeztetett arra, hogy milyen fontos annak orvoslása többoldalú szinten, javasolva 2002-ben (SEC (2002) 381végleges) az EK-nak a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezethez történő csatlakozását.

Az bizonyos, hogy a közösségi hatáskörök ezen együttesének külső elismerése természetesen meg nem értést és nehézségeket okozott a tagállamokban és harmadik országokban is, mivel azok egy fél évszázad alatt megszokták, hogy e kérdéseket nemzeti és kétoldalú szinten kezelik. A kétoldalú megállapodásokon alapuló kapcsolatokból egy közösségi szinten vezényelt politikába történő átmenet elkerülhetetlenségét fokozatosan megértették azzal együtt, hogy a Bizottságnak jogsértési eljárásokat kellett lefolytatnia vagy megkezdenie e fennálló jogellenes helyzetekkel szemben.

A közösségi politika célja elsősorban a „Nyitott égbolt” joggyakorlat következtetéseinek levonása, valamint a tagállamok és harmadik országok között létrejött nemzetközi légi szolgáltatásokra vonatkozó megállapodások közösségi joggal történő összeegyeztetésének általános biztosítása. E hosszú távú politika valódi eszközének az EK és nemzetközi partnerei közötti nagyszabású megállapodások megkötésének kell lennie. Amennyiben az Egyesült Államokkal való megállapodásra irányuló tárgyalások ennek egy lényeges állomását jelentik, további megállapodásoknak kell következniük az európai légiipar érdekeinek megfelelően.

1. **A fennálló kétoldalú megállapodások összeegyeztetése a közösségi joggal**

A „Nyitott égbolt” ügyekben kialakított joggyakorlat által kitűzött cél kötelező az EK-ra és tagállamaira nézve, de az érintett harmadik országok, az európai légi ipar és a fogyasztók számára is. Ez kétszeresen is fontos azért, hogy:

- ugyanazon jogokat biztosítsa a külső közösségi piaci szereplők számára a megkülönböztetésmentességnek az EK-Szerződésben meghatározott elve értelmében, de az európai ipar megerősítése miatt is, megkönnyítve a társaságok közeledését ;
- elkerülje azt, hogy az e megállapodáson alapuló kereskedelmi kapcsolatokat a jogi bizonytalanságok megingassák, vagy végül megszakítsák az állandósuló korábbi helyzet esetében.

E célt tehát ésszerű hatáidőn belül hatékonyan kell megvalósítani. Ennek érdekében ki kell használni a rendelkezésre álló eszközök – rugalmasabb és hatékonyabb – komplementaritását.

1.1. **Az első eszköz a tagállam által folytatott kétoldalú tárgyalás** – ahogyan azt a 847/2004/EK rendelet⁹ meghatározza – amely a közösségi hatáskört tükröző általános feltételek beépítését írja elő a vitatott megállapodásba.

Ez lehetővé teszi a fennálló megállapodások összeegyeztethetővé tételét a tagállamok és partnereik közötti rendszeres kapcsolatok keretén belül. Így a nemzetközi légi szolgáltatások folyamatossága és fejlődése társul a vonatkozó új közösségi helyzet betartásával.

⁹ A tagállamok és harmadik országok közötti légiközlekedési szolgáltatásokra vonatkozó megállapodások tárgyalásáról és végrehajtásáról szóló 2004. április 29-i 847/2004/EK rendelet (HL L 157., 2004.4.30.)

A rendelet által meghatározott általános feltételeket a Bizottság és a tagállamok közösen dolgozták ki és hozták létre. A rugalmasság érdekében komitológiai vizsgálatot is meghatároztak az olyan helyzetekre, amikor e feltételeket nem lehetett alkalmazni egy megállapodásban. Ezekben az esetekben az EK közös közlekedéspolitikája céljait nem érintő, és a közösségi jogot egyébként nem sértő megállapodások megkötését engedélyezhetik. Fennmarad különösen az a kérdés, hogy egy megállapodás, amely nem tartalmazza a közösségi kijelölési feltételt (ami lehetővé teszi az érintett tagállam területén szabályosan letelepedett fuvarozó számára, hogy a megállapodás értelmében tevékenységre kijelölhető legyen), érinti-e ezen közösségi politika céljait? Valójában a letelepedés szabadságának az EK-Szerződés 43. cikkében meghatározott elve megsértéseként egy ilyen megállapodás a honosságon alapuló megkülönböztetést tenne a közösségi társaságok között, fenntartva így a külső piacokra való jutás szabálytalan különbségeit.

Mintegy ötven, tagállamokat és harmadik országokat kötő kétoldalú megállapodást módosítottak. Mindamellet nagyszámú megállapodás maradt, amelyeket ki kell igazítani, hogy megfeleljenek a közösségi jog rendelkezéseinek.

- 1.2. **A második eszköz a közösségi szintű kétoldalú tárgyalás a „horizontális” megbízás keretében**, ami lehetővé teszi a Bizottság által tárgyalat megállapodáson keresztül a szükséges általános feltételek beillesztését a tagállamok és adott harmadik állam között megkötött megállapodásokba.

Egy ilyen megállapodásnak megvan az az előnye, hogy – egyetlen tárgyalásnak köszönhetően – a harmadik ország megtakaríthat egy sor tárgyalást azokkal a tagállamokkal, amelyekkel kapcsolatban áll. Az így gyorsan helyreállított jogbiztonság miatt a kereskedelmi kapcsolatok akadálytalanul fejlődhetnek. Egy horizontális megállapodás nem érinti a kereskedelmi jogokat és a tagállamokkal megkötött megállapodások egyensúlyát.

Már hat sikeres tárgyalás (Chile, Grúzia, Libanon, Azerbajdzsán, Horvátország, Bulgária) lezárásával, és egy sor tervezett tárgyalással ezen az úton haladva a körülmények megfelelőnek tűnnek egy élénkebb ritmus felvételére.

- 1.3. A fentiek sérelme nélkül a Bizottság a szerződések letéteményeseként gondoskodik a közösségi jog teljes betartásáról, különösen a fennálló megállapodások megfelelőségi szempontból történő jogi javításáról.

Így a feladat nagysága egy valódi közös munka megkezdését, és minden rendelkezésre álló eszköz felhasználását igényli, egyszerre pragmatikus és voluntarista módon. Minden eszközt összehangolt módon kell felhasználni, hogy a tagállamok és harmadik országok kapcsolataiban ne kelljen idejekorán jogi és gazdasági következményekkel járó kudarc bekövetkezését megállapítani. A tagállamok értesítik a Bizottságot különösen a tárgyalások alatt felmerülő nehézségekről horizontális megállapodások megkötése céljából, a harmadik államokkal való kapcsolataik jogszerűvé tételére.

Így nem csak a tagállamok által egyre növekvő számú harmadik országokkal tartósan megvalósított fejlődés, de a Bizottság horizontális vagy átfogó megállapodások révén megtett lépései is fontos elemek lesznek, amelyek megkönnyíthetik a 847/2004 rendelet alkalmazását.

2. Nagyszabású megállapodások fokozatos létrehozása a Közösség és harmadik országok között

A Bizottság 2003 júniusától megkapta első megbízatását, hogy átfogó megállapodásról tárgyaljon az Egyesült Államokkal. E megállapodás megkötése elsőbbséget élvez. Ez megpecsételné a két legnagyobb légi piac integrációját, amely fontos jel lenne a nemzetközi polgári légi közlekedés új szabályozási kerete útján.

A viták eddig már jelentős fejlődéseket tettek lehetővé, különösen a közösségi kijelölési feltétel elfogadását (vagy annak a lehetőségét minden európai társaság számára, hogy bármely repülőtérre repüljön az Egyesült Államokba), valamint egy, a jogszabályi konvergenciára meghatározott keretet, különösen a biztonság, és a versenyjog végrehajtásában a megnövekedett együttműködés érdekében.

Így akkor, amikor a bizonyos tagállamok és az Egyesült Államok között fennálló kétoldalú megállapodások kezdeti egyensúlyhiányt eredményeznek, lehetetlen volt kedvezőbb helyzetet teremteni a közösségi érdekek számára. Az amerikai piaci szereplők beléphetnek az EK légi közlekedési belső piacára, de még nem valósult meg, hogy azonos jogok álljanak nyitva a közösségi fuvarozók számára is az Egyesült Államokban.

A műszaki konzultációk után, az amerikai választások időszakában a Bizottság tárgyalásokat kíván folytatni a Tanács 2004. júniusi következtetései alapján egy kiegyensúlyozottabb megállapodás megkötése céljából.

Más tárgyalási felhatalmazást is kapott a Bizottság a Romániával, Bulgáriával, a Nyugat-Balkán országaival és Marokkóval való megállapodás céljából, amelyek nagyszabású tartalmának túl kell lépnie a kereskedelmi szempontokon, hogy széles körű együttműködést hozzon létre a felek között.

Ezen első felhatalmazások előre jelzik:

- a közös légtérrel a szomszédos országokkal, és
- olyan átfogó megállapodások megkötését a világ más régióiban, amelyek az európai ipar nyilvánvaló érdekeit képviselik.

2.1. Közös légtér létrehozása a szomszédos országokkal

Minthogy a Egyesült Államok után az első javaslatokat a kibővített Unió szomszédainak teszi, a Bizottság¹⁰ jelzi a nyilvánvaló elsőbbséget, amelyet ezen országoknak tulajdonít: gazdasági okokból (a lényegében az EK felé irányuló piacokkal), de légi politikai szempontból is (a műveletek nagyobb hatékonysága, biztonsága és védelme), valamint az Unióval való szomszédsági politikához történő ágazati hozzájárulásként.

Az érintett országok közötti eltérések a különböző csoportok megkülönböztetéséhez vezetnek. Végeredményben a cél 2010 környékén egy, az EK-t és annak déli és keleti határain fekvő partnereit egybefogó közös légtér. A felekre ugyanazon szabályok

¹⁰ COM (2004) 74 végleges (2004.2.9.)

vonatkoznának a piacok kiaknázása területén nem csak gazdasági, de légi közlekedési, légi biztonsági és védelmi szempontból is.

- 2.1.1. Az első csoport megfelel a légi közlekedés területén páneurópai együttműködésben elkötelezett és az EK-hoz történő előcsatlakozás vonalába tartozó országoknak. Velük a légi közlekedési belső piac által ösztönzött teljes légi megállapodásra kell törekedni. A korábbi bővítések mintájára ez a közeledési erőfeszítés lehetővé tenné a partnerek számára, hogy hatékonyan haladjanak a csatlakozás felé, és ösztönözzék a szükséges gazdasági és közigazgatási reformokat. A Közös Európai Légtéren (KEL) alapuló képlet visszatérne. Mihelyt az ilyen értelmű tárgyalásokat már megkezdték Romániával, Bulgáriával és a Nyugat-Balkán országaival, Törökországnak is részt kellene vennie abban.
- 2.1.2. A második csoportot azon országok alkotják, amelyek a földközi-tengeri határ mentén helyezkednek el, és amelyekkel a barcelonai folyamat keretén belül az EU már nagyon szoros kapcsolatot hozott létre. Velük a Bizottság euro-mediterrán légi megállapodások megkötését javasolja, amelyek fő célja a piacok megnyitása, a kiaknázás egyenlő feltételei, valamint a nagyobb biztonság, a környezetbarát hozzáállás és ezen országoknak a légi közlekedési ágazatban való fejlesztése. Mihelyt egy ilyen, Marokkóval megkötendő megállapodás tárgyalásai a siker útjára lépnek, hasonló partnerségi tárgyalások megkezdésére kell késedelem nélkül és egységes kereten belül törekedni az EK többi földközi-tengeri partnerével, még akkor is, ha bizonyos országok tekintetében egyedi szempontokat kell figyelembe venni.
- 2.1.3. Oroszország prioritást élvez egyrészt szomszédos országgént, másrészt gazdasági és politikai indokok alapján. Az utasok tekintetében külső forgalmának 75%-a az EK-ba irányul, tehát ennek az országnak egy jelentős javaslatot kell tenni több egyedi területtel, amely célja egyszerre a gazdasági nyitás és az együttműködés a piacok közelítése és az ipari potenciál fejlesztése érdekében. Egy ilyen megállapodás az 1994-es partnerségi és együttműködési megállapodás, és a 2003-as azon törekvés példáját követné, hogy ezen országgal négy közös térséget hozzanak létre, amelyek egyike a közös gazdasági térség. Ez lehetővé tenné, hogy pont kerüljön az európai ipar számára hátrányos jogvita végére, meghatározva a Szibéria felett történő átrepülések jogaiért való fizetések eltörlésének módozatait, amely elvét már az Oroszországnak a Kereskedelmi Világszervezethez való csatlakozása céljából folytatott tárgyalások keretében meghatározták.

Ha a Bizottság már ajánlásokat nyújtott be az Oroszországgal folytatandó tárgyalások endegélyezésére, azt a többi országra vonatkozó javaslatok is követhetnék, egy egyedi vizsgálat alapján :

- 2.1.4. A légi közlekedési ágazatnak a szomszédos országokban való folyamatos fejlődése (Ukrajna, Moldávia, Fehéroroszország, Grúzia, Azerbajdzsán, Örményország) szintén új lehetőségeket nyújt a közös légtérbe történő fokozatos integrációjukhoz, a polgári légi közlekedés reformjával együtt. A megállapodások idővel a KEL által sugallt modell felé fejlődhetnének. A műszaki és ipari együttműködési lehetőségek – azon előnyökkel párosulva, amelyeket a közösségi szabályozás által ösztönzött magasabb normák ezen országok által történő elfogadása hozna létre – elősegítenének egy ilyen lehetőséget.

2.1.5. Ezzel párhuzamosan a légi közlekedési kapcsolatokat meg kell erősíteni Közép-Ázsiával (Üzbegisztán, Kazahsztán, Kirgizisztán, Tadzsikisztán, Türkmenisztán), kiindulási pontként horizontális megállapodásokkal. Az e területen az európai modellhez fűződő érdekei arra készíthetnék a Bizottságot, hogy értékelje egy szélesebb körű tárgyalási program felajánlásának lehetőségét. Ez is egy eszköz lenne a tagállamoknál a harmadik országoknak nyújtott légi szolgáltatások során esetlegesen felmerült egyedi problémákkal szembeni összehangolt fellépésre.

2.2. Célzott átfogó légi megállapodások megkötése

2.2.1. A harmadik országokkal való légi együttműködés ösztönzésének szüksége nem korlátozódik a transzatlanti kapcsolatokra. A légi közlekedés területén egy túlzottan polarizált és töredezett megközelítés akadályozná az európai ipar és a belső piac fellendülését.

A világ más, dinamikusan fejlődő területei – amelyekkel a rövid távú átfogó partnerség lehetővé tenné a gazdasági tevékenységeknek az elkövetkező húsz évre várt intenzívebbé válása megelőlegezését – kétségtelenül megérdemlik az EK figyelmét. A légiipar alátámasztja az ilyen megállapodások fontosságát, amit a nemzetközi piacok lehetőségeinek azonos feltételek melletti nyitottabb volta indokol. A meghatározott harmadik országok némelyike már érdeklődéssel vizsgálja az EK-val való lehetséges új légi kapcsolatokat.

Minden jövőbeni javaslat egy esetenként elvégzendő vizsgálaton alapulna, hogy meghatározzák a várt előnyöket, valamint egy mindkét fél számára előnyös és kiegyensúlyozott partnerség feltételeit. Három, szorosan összefüggő megfontolásnak kell meghatároznia a választást, és befolyásolnia a tárgyalások tartalmát :

- A gazdasági súly és az adott piacon tevékenykedő EK számára a piacra való kilépés, a növekedés és a javulás lehetőségei;
- Egy egyenlő verseny keretében történő megállapodás szükségessége;
- Egy szabályozási konvergencia előnye, amelyet az EK regionális gazdasági integrációjának tapasztalata sugall, és amelyet a műszaki, technológiai vagy akár gazdasági együttműködés hordoz, jó hatással van minden légifuvarozási rendszerre.

2.2.2. **Az ázsiai régió** különleges erőfeszítéseket kíván a következő években.

Különösen ez a helyzet Kína és India tekintetében. E két partnert a főbb európai társaságok a közösségi politika¹¹ célországaként jellemzik. Ezek az ázsiai térség kulcsszereplői, amelyet a világ legnagyobb népességei és erősen terjeszkedő gazdaságai tartanak fenn, amelyek élénk növekedést ígérnek a légiközlekedésben (évente körülbelül +9% Kína, és +6% India esetében 2007-ig az utasforgalomban¹²). Jelentős méretű, de elég erősen védett piacokkal jelenleg reformot sürgetnek a légi ágazatukban, amely magába foglalná a nyitást és a modernizációt is, amit az EK-val történő együttműködés támogatna.

¹¹ AEA, « Future developments in international air transport to and from the EU – An AEA perspective », 2004. okt.

¹² IATA Passenger Forecast 2003-2007

A gazdasági aspektusokon kívül – amelyekre a légi megállapodások is vonatkozhatnak –, a biztonság, és különösen a légi közlekedés területén a műszaki és a technológiai együttműködés különböző formáit kellene elmélyíteni a két országgal, a középpontban egy modern, hatékony és védett polgári légi közlekedés kialakításával.

A virágzó piaccal rendelkező Japán és Dél-Korea is a kívánatos partnerek közé tartozik.

Az ázsiai csendes-óceáni térségben a harmadik országoknak az EK-val közös nyitottabb piacra irányuló igényeit (Ausztrália, Új-Zéland, Szingapúr) gondosan kell értékelni a gazdasági következményeik, a versenyfeltételek és a nemzetközi légiközlekedés szabályozó keretén belül, a reform hosszú távú céljai alapján.

- 2.2.3. **Vannak egyéb harmadik országok**, amelyekkel az EK légügyi tárgyalásai gazdasági és/vagy politikai előnyöket hoznának.

Az észak-amerikai kontinensen Mexikóval, amelynek légi piaca erős fejlődést ígér, valamint Kanada kialakult, és nem lebecsülendő piacával, továbbá új hidak az Atlanti-óceán felett rövid távon lehetőséget jelenthetnek. Dél-Amerikában Chile tűnik késznek arra, hogy gyorsan elmélyítse a kapcsolatait az EK-val, ugyanúgy a légiszolgáltatások nemzetközi szabályozásának rugalmasabbá tételének szándékával.

A regionális együttműködések – különösen Afrikával – lehetővé tennék a tapasztalatok megosztását a belső piacról, és a rendeleti és az operatív know-how cseréjének megerősítését, a technológiák átadását, és a technikai segítségnyújtást a polgári légi közlekedés minden területén.

- 2.2.4. A közösségi légügyi tárgyalások sikere érdekében elengedhetetlen a tagállamok és a Bizottság közötti minőségi együttműködés, a szakértelem és a tapasztalat egymás közötti megosztásával. Ugyanilyen fontos az európai légi iparral való kapcsolat, amelyet a Bizottság meg kíván szilárdítani az érdekelt felek között, folyamatos és átlátható információcsere révén minden szakaszban.

III. KÖVETKEZTETÉS

A fennálló kétoldalú megállapodások összeegyeztetésén kívül a rendelkezésre álló eszközök, valamint a tagállamok és a Bizottság közötti aktív koordináció közötti jobban kiaknázott komplementaritás révén az EK légi külpolitikája végrehajtásának menete két, egymást kiegészítő célon nyugszik:

- **2010 körül egy közös légtér létrehozása**, amely magában foglalja az EK-t és a déli és keleti határok mentén elhelyezkedő szomszédokat, és amely az e térség légi piacai által ösztönzött gazdasági és szabályozási integrációt célozza.
- **Rövid távú, célzott tárgyalások megkezdése a világ nagy térségeiben megállapodások megkötése érdekében**, hogy megerősítse az európai ipar fejlődési lehetőségeit – egyenlő versenyfeltételek között – a legdinamikusabb nemzetközi piacokon, és hogy hozzájáruljon a nemzetközi polgári légi közlekedés megreformálásához.

Ez a cselekvési program több rövid távú szakaszt foglal magába:

- A horizontális megállapodások gyors ütemű tárgyalása, kiegészítve és felgyorsítva a fennálló megállapodásoknak a közösségi joggal történő összeegyeztetésével, amelyet a tagállamok a kétoldalú megállapodásaik révén érnek el;
- Új tárgyalások megkezdése Kínával és Oroszországgal az átfogó megállapodások érdekében ;
- A tárgyalások során megállapodások megkötésének elérése, különösen az Egyesült Államokkal.