



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 11.03.2005  
KOM(2005) 79 v konečnom znení

## **OZNÁMENIE KOMISIE**

**Rozvoj vonkajšej politiky Spoločenstva v oblasti letectva**

**{SEC(2005) 336}**

## OZNÁMENIE KOMISIE

### Rozvoj vonkajšej politiky Spoločenstva v oblasti letectva

#### I. NOVÝ KONTEXT

1. Rozhodnutia Súdneho dvora Európskych Spoločenstiev z 5. novembra 2002 nazvané „Otvorené alebo“<sup>1</sup> sa stali východiskom pre vonkajšiu politiku Spoločenstva (ES) v oblasti letectva. Táto správa má byť ďalším rozvinutím tohto východiska so zreteľom na ekonomické súvislosti pre európsky priemysel.

Tieto rozhodnutia potvrdzujú kompetencie Spoločenstva v oblasti medzinárodných leteckých služieb. Tradične boli tieto služby zmluvne ošetrené bilaterálnymi dohodami medzi štátmi, teraz vstupuje do oblasti letectva a jeho vonkajších vzťahov ďalší významný aktér v podobe ES.

2. Aby bola táto zmena úspešne uskutočnená, bolo dohodnuté jej postupné zavedenie. V dvoch oznámeniach<sup>2</sup>, ktoré nasledovali po uvedených rozhodnutiach, Európska komisia stanovila smerovania a mechanizmy ako právnu a zároveň politickú odpoveď na túto novú situáciu. Inštitúcie a členské štáty začali od tej doby v oblasti medzinárodnej leteckej dopravy rozvíjať nový prístup a spoluprácu.

Rozhodnutia „Otvorené alebo“ z právneho hľadiska znamenajú, že členské štáty nemôžu pri vyjednávaní dohôd o medzinárodných leteckých službách postupovať jednotlivo; o týchto službách sa musí odteraz, ako o predmete spoločného záujmu, rokovať spoločne s ES. V prvom rade to znamená, že 2000 už jestvujúcich bilaterálnych dohôd treba zosúladiť s právom Spoločenstva. Pre tento účel treba rozvinúť nový typ komplementárnosti medzi členskými štátmi a Spoločenstvom, inak môže dôjsť k paralýze, osobitne leteckých operátorov.

Pokiaľ ide o hospodárske a politické hľadisko, kontextom pre zavedenie vonkajšej politiky v oblasti letectva je snaha ES bilaterálne i multilaterálne podporiť reformu medzinárodnej civilnej leteckej prepravy, aby sa stala otvorenejšou a flexibilnejšou. Konkrétne to napríklad zahŕňa vypracovávanie už nie dohôd medzi členskými štátmi na jednej strane a tretími krajinami na druhej strane, ale medzi ES a tretími krajinami, a to s ohľadom na dva od seba neoddeliteľné ciele:

- prostredníctvom čo najväčšej otvorenosti trhu a investičných možností pripraviť podmienky ďalšieho hospodárskeho rozvoja. Podobne, ako pri vnútornom trhu, tento prístup by mal mať pozitívne dôsledky jednak pre klientov, ktorí budú môcť využívať lepšie, rozmanitejšie a lacnejšie služby, ako aj pre prepravcov, ktorí získajú nové možnosti a konkurencieschopnosť. Ekonomická otvorenosť bude katalyzátorom inovácií na prospech celého odvetvia;
- zaistiť rovnaké konkurenčné podmienky, to znamená podporovať právne zosúladenie, či už ide o ekonomické podmienky využívania trhu (zavádzanie

<sup>1</sup> Vo veciach C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98, C-476/98.

<sup>2</sup> COM (2002) 649 v konečnom znení (19.11.2002) a COM (2003) 94 v konečnom znení (26.2.2003).

právnych úprav v oblasti konkurencie, verejné subvencie alebo normy, ktoré sú konkrétnejšie späté s letectvom, ako napríklad systém rezervácie leteniek, služby pri prestupoch, a pod.) alebo o sociálne, environmentálne či bezpečnostné pravidlá.

Uvedené dve stránky sa vzájomne dopĺňajú, a tvoria tak spolu ambiciózny a vyvážený model, ktorý slúži ES ako predloha pre prístup v danej oblasti. Tento model však nie je nemenný: každá prípadná navrhnutá dohoda by mala zodpovedať danému prípadu, a mala by tak reagovať na záujmy zmluvných strán a vykazovať skutočnú pridanú hodnotu, zvlášť v závislosti od:

- hospodárskej a politickej dôležitosti partnerstva,
- stupňa otvorenosti trhu,
- jestvujúceho právneho prostredia, najmä v oblasti politiky zabezpečenia rovnosti konkurenčných podmienok.

Navyše sa uvedená agenda musí rozvíjať v absolútnej súčinnosti s podporou trvalého rozvoja sektora letectva. Keď bude Spoločenstvo konať ako celok, dokáže lepšie čeliť negatívnym vplyvom nárastu leteckej dopravy na životné prostredie, zvlášť pokiaľ ide o klimatické zmeny<sup>3</sup>.

3. Táto politika je inšpirovaná jednak úspešnosťou ES v oblasti vnútornej leteckej dopravy, jednak jej neporovnateľnou schopnosťou reagovať na vonkajšie výzvy, ktoré sú kľúčom k prosperite leteckého sektora ES.

Ekonomický kontext jednoznačne podporuje takýto postoj: medzinárodná letecká doprava bude v budúcnosti bez prestania narastať, pričom ES má už teraz výrazné postavenie v rámci svetovej leteckej prepravy [pozri SEC(2005) 336]. Takisto aj letecký priemysel s jeho vlastnými tlakmi a charakteristikami sa už nemôže izolovať od prepravcov, ktorí sú naplno zapojení do globálnej ekonomiky. Jeho kapitál sa musí internacionalizovať, jeho konkurencieschopnosť musí dosiahnuť svetovú úroveň a objem služieb mimo ES musí vzrásť, musia sa stať kvalitnejšími, aby z nich mali cestujúci väčší prospech.

V oblasti vnútornej leteckej dopravy existuje v súčasnosti rozvinutá celková politika týkajúca sa ekonomických, sociálnych a environmentálnych podmienok. Aby bola konkurencieschopnosť leteckej dopravy trvalo udržateľná, táto politika ju úzko prepája s lisabonským procesom. Zároveň s otvorenosťou trhu ES pripravila aj právny rámec – ktorý je dnes takmer celistvý – funkčnosti a bezpečnosti civilnej leteckej dopravy. Zvlášť možno uviesť prvý text o bezpečnosti letectva z roku 2002<sup>4</sup>, vytvorenie Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva<sup>5</sup>, alebo v roku 2004

---

<sup>3</sup> Poznamenávame, že sa ráta s viacerými ekonomickými nástrojmi ako prostriedkami pre vyváženie vplyvu, aký bude mať nárast leteckej dopravy na životné prostredie. Komisia by chcela v priebehu roku 2005 zverejniť správu, ktorá by sa podrobnejšie zaoberala základnými možnosťami a odporúčanými smerovaniami v tejto oblasti.

<sup>4</sup> Nariadenie (ES) 2320/2002 zo 16.12.2002 (Ú. v. ES L 355, 30.12.2002).

<sup>5</sup> Nariadenie (ES) 1592/2002 z 15.7.2002 (Ú. v. ES L 243, 27.9.2002).

ambicióznú iniciatívu v oblasti leteckej navigácie na vytvorenie jednotného európskeho neba<sup>6</sup>.

Predsa však pretrváva jeden závažný handicap: zatiaľ čo spoločná obchodná politika umožnila ES ovládnuť medzinárodný obchod, letecký trh, zjednotený spoločnou politikou v oblasti dopravy, nemá dostatočne rozvinutú vonkajšiu dimenziu. No úspešnosť vnútorného trhu, zvlášť v oblasti letectva, je závislá jednak od samotnej vnútornej dimenzie, jednak od expanzie smerom von<sup>7</sup>. Bez tejto expanzie je riziko, že bude ohrozený nielen rozvoj vnútornej politiky, ale že bude poškodená aj konkurencieschopnosť európskeho priemyslu.

Hoci letecká doprava bola jednou z oblastí, kde ES až do dnešnej doby nerozvinula naplno svoju reprezentačnú a negociačnú kapacitu<sup>8</sup>, nemožno ignorovať špecifické výhody ES, pokiaľ ide o:

- právny rámec, ktorý rozvinulo v priebehu pätnástich rokov a ktorý poskytol Spoločenstvu zásadné skúsenosti v oblasti civilného letectva. Spoločenstvo ako špecifický model regionálnej integrácie poskytuje jedinečné možnosti spolupráce s ostatnými oblasťami sveta;
- možnosť spoločne a jednotne vyvíjať silný tlak v oblasti vonkajších vzťahov, či už ide o obchodnú politiku, ale aj o iné oblasti, kde sa bilaterálne vzťahy s celým svetom neustále rozvíjajú a kde dochádza k vytváraniu úzkych a vyvážených partnerstiev;
- možnosť ponúknuť svojim partnerom rôznorodú politiku podpory, či už ide o rozvojovú spoluprácu, o podiel na technologickom vývoji alebo o technickú pomoc.

## II. POTREBA ZAVIESŤ SPOLOČNÝ PRÍSTUP V RÁMCI CELÉHO SPOLOČENSTVA

„Otvorené nebo“ rozoznáva tri oblasti, ktoré patria do výlučnej kompetencie Spoločenstva: informatizované rezervačné systémy, cenové tarify platné v rámci Spoločenstva a časové rozpisy letov; všetky tri sú naplno podriadené legislatíve Spoločenstva. V skutočnosti to znamená ešte omnoho viac, keďže to má priamy dopad na vonkajšiu politiku v oblasti letectva. Napríklad vzťah medzi dopravným poplatkom a časovým rozpisom, ktorý spadá do kompetencií Spoločenstva, zaväzuje pri rokovaní. Takisto aj klauzuly o zaistení a bezpečnosti leteckej dopravy musia byť v dohode vyjednané tak, aby to boli v súlade s predpismi ES.

Samozrejme, uznanie všetkých týchto kompetencií Spoločenstva v oblasti vonkajších vzťahov vyvolalo nedorozumenia a problémy jednak u členských štátov, jednak u

---

<sup>6</sup> Nariadenia (ES): 549/2004 z 10.3.2004 (rámcové nariadenie); 550/2004 z 10.3.2004 (poskytovanie služieb); 551/2004 z 10.3.2004 (vzdušný priestor); 552/2004 z 10.3.2004 (prepojiteľnosť) (Ú. v. ES L 96, 31.3.2003).

<sup>7</sup> Biela kniha európskej politiky v oblasti dopravy (COM (2001) 370 v konečnom znení) zdôrazňuje naliehavú potrebu „rozvoja vonkajšej dimenzie leteckej dopravy, ktorý bude zodpovedať tomu, čo bolo dosiahnuté v oblasti vnútornej dopravy“.

<sup>8</sup> Komisia pripomenula potrebu vyrovnať tento deficit, keď v roku 2002 navrhla vstup ES do Medzinárodnej organizácie civilnej leteckej dopravy (SEC (2002) 381 v konečnom znení).

tretích krajín, ktoré boli celé polstoročie zvyknuté, že tieto otázky sú riešené na národnej a bilaterálnej úrovni. Iste, nevyhnutnosť prejsť od vzťahov založených na bilaterálnych zmluvách k politike na úrovni celého Spoločenstva je postupne čoraz lepšie chápaná, hoci Komisia musela pokračovať alebo začať procesy kvôli pretrvávajúcemu porušovaniu platnej legislatívy.

Cieľom politiky Spoločenstva je v prvom rade uplatňovanie „otvoreného neba“ a všeobecné zabezpečenie zosúladenia všetkých zmlúv o medzinárodných službách v oblasti letectva medzi členskými štátmi a tretími krajinami s legislatívou Spoločenstva. Skutočným dlhodobým nástrojom tejto politiky musí však byť uzatváranie dohôd medzi ES a jeho partnermi na celom svete. Prvým zásadným krokom je vyjednanie dohody so Spojenými štátmi americkými, potom musia nasledovať dohody uzatvárané na základe záujmov európskeho leteckého priemyslu.

## 1. **Ďalšie zosúlad'ovanie existujúcich bilaterálnych dohôd s právom Spoločenstva**

Tento cieľ, stanovený v „otvorenom nebi“, je bezpodmienečný jednak pre ES, ako aj pre členské štáty, tretie krajiny, pre celý sektor letectva a klientov. Je zásadný z dvojakého hľadiska:

- ako záruka rovnakých práv pre všetkých operátorov Spoločenstva pri ich činnosti mimo rámec Spoločenstva, na základe princípu nediskriminovania, ktorý je stanovený v Zmluve o založení ES, ale tiež ako podpora európskeho priemyslu a uľahčenie vzťahov medzi spoločnosťami;
- aby obchodné vzťahy založené na dohodách neboli spochybnené právnou neistotou, ba aby neboli nakoniec rušené kvôli pretrvávaniu daného *statu quo*.

Je teda potrebné postupovať účinne a v rámci rozumných lehôt. Treba využiť komplementárnosť dostupných nástrojov, ktorá povedie k väčšej flexibiliti a účinnosti.

### 1.1. **Prvý nástroj: bilaterálne rokovanie vedené členským štátom**, ako ho stanovuje nariadenie (ES) 847/2004<sup>9</sup>, ktoré hovorí o začlenení vzorových klauzúl odrážajúcich kompetencie Spoločenstva do predmetnej dohody.

V rámci pravidelných kontaktov medzi členskými štátmi a ich partnermi tak bude umožnené zosúladenie existujúcich dohôd. Súvislý rozvoj medzinárodných leteckých služieb bude spojený s rešpektovaním novej situácie Spoločenstva v tejto oblasti.

Vzorové klauzuly, o ktorých hovorí uvedené nariadenie, boli vypracované a prijaté Komisiou a členskými štátmi. Kvôli flexibiliti sa tiež ráta s tým, že bude možné skúmať situácie, keď nebolo možné včleniť klauzuly do dohôd. V takýchto prípadoch môže byť povolené uzatvoriť dohody, ktoré nepoškodzujú ciele spoločnej dopravnej politiky ES, ani právo Spoločenstva ako také. Zvlášť platí, že dohoda nezahŕňajúca určujúcu klauzulu Spoločenstva (ktorá umožňuje každému dopravcovi Spoločenstva, ktorý v súlade so zákonmi podniká na území dotknutého členského štátu, byť oprávnený na prevádzku v súlade s touto dohodou) poškodzuje ciele tejto

---

<sup>9</sup> Nariadenie (ES) 847/2004 z 29.4.2004 o rokovaníach a vykonávaní dohôd o leteckej dopravnej službe medzi členskými štátmi a tretími krajinami (Ú. v. ES L 157, 30.4.2004).

spoločnej politiky. Takáto dohoda porušuje princíp slobodného podnikania, o ktorom hovorí článok 43 Zmluvy o založení ES, udržiava medzi spoločnosťami v rámci Spoločenstva diskrimináciu založenú na národnosti a tým aj neadekvátne rozdiely v prístupe k vonkajšiemu trhu.

Približne päťdesiat bilaterálnych dohôd medzi členskými štátmi a tretími krajinami bolo pozmenených. Aj tak však ostáva veľký počet dohôd, ktoré bude treba prispôsobiť legislatíve Spoločenstva.

- 1.2. **Druhý nástroj: bilaterálne rokovanie na úrovni Spoločenstva v rámci takzvaného „horizontálneho“ mandátu** umožňuje prostredníctvom dohody vyjednanej Komisiou včleniť do všetkých dohôd uzatvorených medzi členskými štátmi a tretími krajinami potrebné vzorové klauzuly.

Takáto dohoda – keďže pôjde iba o jeden proces vyjednávania – umožňuje tretím krajinám byť ušetrenými série individuálnych vyjednávaní s členskými krajinami, s ktorými sú zmluvne zviazané. Keďže právna istota je pomerne rýchlo zabezpečená, obchodné vzťahy sa môžu ďalej bez prekážky rozvíjať. Horizontálna dohoda sa nedotkne dopravných poplatkov a rovnováhy, ktorá bola dosiahnutá na základe dohôd uzatvorených s členskými štátmi.

Šesť vyjednávaní už bolo už úspešne (Chile, Gruzínsko, Libanon, Azerbajdžan, Chorvátsko, Bulharsko), ďalšie sa pripravujú. Zdá sa, že sú vhodné podmienky pre väčšie využitie tohto prostriedku.

- 1.3. Komisia ako garant dohôd bude bdieť nad úplným rešpektovaním práva Spoločenstva, zvlášť v jestvujúcich dohodách, pričom sa tým nepopiera vyššie uvedené.

Rozsah danej úlohy si žiada pustiť sa do skutočnej tímovej práce pragmaticky a so zámerom použiť pri nej všetky dostupné prostriedky. Každý prostriedok treba využívať koordinovane, aby sme nemuseli predčasne skonštatovať neúspech, ktorý by mal vážne právne a hospodárske dôsledky pre vzťahy medzi členskými štátmi a tretími krajinami. Zvlášť v prípade ťažkostí pri ich rokovaní budú musieť členské štáty podporiť Komisiu v snahe o uzatváranie horizontálnych dohôd, aby sa tak legalizovali ich vzťahy s tretími krajinami.

Dôležitými prvkami napomáhajúcimi uplatňovaniu nariadenia 847/2004 teda nebude iba pokrok členských štátov, dosiahnutý vďaka pevnému postojovi voči čoraz početnejším tretím krajinám, ale aj kroky Komisie: horizontálne alebo globálne dohody.

2. **Postupné uzatváranie ambiciózných dohôd medzi Spoločenstvom a tretími krajinami**

V júni 2003 bola Komisia poverená rokovať o prvej dohode, o dohode so Spojenými štátmi americkými. Uzatvorenie tejto dohody ostáva prioritou. Bolo by to spečatenie integrácie dvoch najväčších leteckých trhov na svete a tiež výrazný signál na ceste k novému regulačnému rámcu medzinárodnej civilnej leteckej dopravy.

Doterajšie debaty umožnili nezanedbateľný pokrok, zvlášť pokiaľ ide o akceptovanie dezignujúcej klauzuly Spoločenstva (znamená to, že každá európska spoločnosť bude môcť lietať do Spojených štátov z ktoréhokoľvek európskeho letiska), ako aj definovanie rámca pre konvergenciu platných pravidiel, najmä ohľadom bezpečnosti a väčšej spolupráce pri vypracovaní legislatívy v oblasti konkurencie.

Vzhľadom na to, že z bilaterálnych zmlúv medzi niektorými členskými štátmi a Spojenými štátmi vyplýva určitá východisková nerovnováha, nebolo možné hneď dospieť k situácii, ktorá by pre záujmy Spoločenstva bola priaznivejšia. Zatiaľ čo americkí operátori sa tešia prístupu na vnútorný letecký trh ES, naopak to zatiaľ neplatí, prepravcovia zo Spoločenstva nemajú tie isté práva.

Po technických konzultáciách v priebehu obdobia, ktoré bolo poznamenané americkými voľbami, má Komisia v úmysle pokračovať v debate o podstatných otázkach, vychádzajúc pri tom zo zasadnutia dopravnej rady v júni 2004, aby tak bola dosiahnutá vyrovnannejšia dohoda.

Komisia bola poverená aj rokovaním s Rumunskom, Bulharskom, krajinami západného Balkánu a Marokom; dohody s týmito krajinami by mali prekračovať úzko obchodný rámec a mali by viesť k širšej spolupráci medzi zúčastnenými krajinami.

Poverenia sa týkajú:

- spoločného vzdušného priestoru so susednými krajinami a
- uzatvorenia celkových dohôd s ďalšími regiónmi sveta, ktoré majú význam pre európsky priemysel.

## 2.1. Spoločný vzdušný priestor so susednými krajinami

Komisia tým, že sa svojimi návrhmi hneď po Spojených štátoch obracia na susedné krajiny rozšírenej únie, vyjadruje<sup>10</sup> prioritu, ktorú týmto krajinám priznáva: jednak z ekonomických dôvodov (ich trh je v podstatnej miere smerovaný na ES), ale tiež z dôvodov leteckej politiky (väčšia účinnosť, bezpečnosť a spoľahlivosť postupov) a ako špecifický príspevok k susedskej politike únie.

Vďaka svojej diverzite sú dotknuté krajiny rozdelené do viacerých skupín. Cieľ, ktorého uskutočnenie je stanovené pre obdobie do roku 2010, spočíva vo vytvorení spoločného vzdušného priestoru, ktorý prepojí ES a všetkých jeho partnerov na južnej a východnej hranici. Pre zúčastnené strany budú platiť rovnaké pravidlá využívania trhu, nielen z ekonomického hľadiska, ale aj z hľadiska letovej prevádzky a bezpečnosti leteckej dopravy.

### 2.1.1. V prvej skupine sú krajiny zúčastňujúce sa paneurópskej spolupráce v oblasti letectva, pri ktorých sa ráta s ich vstupom do ES. V súvislosti s týmito krajinami je potrebné vyvíjať úsilie o úplnú leteckú dohodu, ako keby boli súčasťou vnútorného trhu. Podobne, ako to bolo pri predchádzajúcich rozšíreniach, toto anticipujúce úsilie o zblíženie môže partnerom účinne pomôcť pripraviť sa na vstup do ES, keďže vedie

---

<sup>10</sup> KOM (2004) 74 v konečnom znení (9.2.2004).

k potrebným hospodárskym a administratívnym reformám. Odpoveďou by mohla byť formulácia založená na spoločnom európskom vzdušnom priestore (EAEC). Rokovania s Rumunskom, Bulharskom a krajinami západného Balkánu sa už v tomto smere začali, malo by sa na nich podieľať aj Turecko.

2.1.2. Druhú skupinu tvoria krajiny okolo Stredozemného mora, s ktorými EÚ v rámci barcelonského procesu už nadviazala veľmi úzke styky. Komisia odporúča, aby s týmito krajinami boli uzatvorené európsko-stredomorské dohody, ktorých hlavnými cieľmi sú otvorenosť trhu, rovnosť podmienok, ale aj vyššia bezpečnosť, ochrana životného prostredia a podpora rozvoja letectva týchto krajín. Keď budú rokovania s Marokom o takejto dohode postupne smerovať k ich úspešnému zavŕšeniu, bude treba vyvíjať úsilie o podobné partnerstvo ES aj s ostatnými susednými krajinami tohto regiónu, pričom by mal existovať celkový rámec, hoci, v prípade potreby, treba vziať do úvahy aj špecifiká niektorých krajín.

2.1.3. **Rusko** ostáva prioritou jednak ako susediaca krajina ES, jednak kvôli svojim hospodárskym a politickým špecifikám. Keďže zahraničná doprava Ruska je na 75 % nasmerovaná do ES, Rusku by mala byť ponúknutá rozsiahla dohoda s viacerými špeciálnymi časťami, ktorej ambíciou by mala byť hospodárska otvorenosť a spolupráca, aby sa zblížili trhy a bol rozvinutý priemyselný potenciál. Táto dohoda by išla v stopách Dohody o partnerstve a spolupráci z roku 1994 a cieľov formulovaných v roku 2003, ktoré rátajú s vytvorením štyroch spoločných priestorov s touto krajinou, z ktorých jedným je aj spoločný hospodársky priestor. Dohoda by sa tiež mohla stať bodkou za sporom škodiacim európskemu priemyslu, keďže by určila podmienky pre zrušenie poplatkov za prelety nad Sibírou, ktorých základ bol prijatý v rámci rokovaní o prijatí Ruska do Svetovej obchodnej organizácie.

Ak Komisia už teraz odporúča, aby dostala poverenie viesť rokovania s Ruskom, znamená to, že neskôr by mohli prísť na rad aj iné krajiny, a to na základe konkrétnych analýz :

2.1.4. Súvislý vývoj sektora letectva aj v iných susediacich krajinách (Ukrajina, Moldavsko, Bielorusko, Gruzínsko, Azerbajdžan, Arménsko) otvára možnosti, aby boli postupne začleňované do spoločného vzdušného priestoru, čím by sa podporila reforma ich civilného letectva. Dohody by mohli dospieť do podoby inšpirovanej EAEC. Táto perspektíva je ešte posilnená možnosťami prípadnej technickej a priemyselnej spolupráce, ku ktorým sa ďalej pridávajú výhody, aké by malo to, ak by tieto krajiny prijali normy vychádzajúce z právnych predpisov Spoločenstva.

2.1.5. Zároveň treba posilniť vzťahy v oblasti letectva so strednou Áziou (Uzbekistan, Kazachstan, Kirgizsko, Tadžikistan, Turkménsko), pričom východiskom by mohli byť horizontálne dohody. Na základe ich záujmu o európsky model v danej oblasti by Komisia mohla uvážiť, či im neponúkne ambicióznejší plán rokovaní. Bol by to zároveň prostriedok spoločného postupu pri prípadných špecifických problémoch, ktoré by mohli mať členské štáty s týmito krajinami pri poskytovaní leteckých služieb.

2.2. Cielené uzatváranie globálnych dohôd v oblasti letectva



- 2.2.1. Potreba stimulovať leteckú spoluprácu s tretími krajinami sa neobmedzuje na transatlantické vzťahy. Pokiaľ ide o letectvo, príliš polarizovaný a roztrieštený prístup k vonkajším vzťahom bráni rozvoju európskeho priemyslu a vnútorného trhu.

Pozornosť ES by si zasluhovali aj iné naplno sa rozvíjajúce oblasti sveta, s ktorými by mohlo byť uzatvorené krátkodobé globálne partnerstvo, umožňujúce anticipovať očakávané zintenzívnenie hospodárskych aktivít v priebehu nasledujúcich dvadsiatich rokov. Letecký priemysel podčiarkuje dôležitosť takýchto dohôd, pričom je motivovaný perspektívou medzinárodného trhu, ktorý sa v prostredí rovných podmienok stane otvorenejším. Niektoré z dotknutých tretích krajín už teraz so záujmom uvažujú o prípadných nových vzťahoch s ES v oblasti letectva.

Akýkoľvek budúci návrh sa bude zakladať na analýze konkrétneho prípadu, aby boli dosiahnuté očakávané pozitíva a aby každá strana mala výhodné, a zároveň vyvážené podmienky. Tri nasledujúce aspekty by mali byť určujúce pre výber riešení ; mali by byť takisto inšpirujúce pokiaľ ide o obsah rokovaní

- hospodárska dôležitosť a perspektívy rastu vzhľadom na význam daného trhu pre ES;
- potreba dohodnúť sa na konkurenčnom rámci, ktorý bude rovnaký pre obe strany;
- prednosť, akou je konvergencia v oblasti právnych predpisov, inšpirovaná skúsenosťou ES z regionálnej ekonomickej integrácie ; táto integrácia je vďaka technickej, technologickej, ba priemyselnej spolupráci prospešnou pre leteckú dopravu ako celok.

- 2.2.2. **Ázijský región** si bude v nasledujúcich rokoch vyžadovať zvláštne úsilie.

Týka sa to najmä Číny a Indie. Najdôležitejšie európske spoločnosti určili práve tieto dve krajiny za hlavné ciele politiky Spoločenstva<sup>11</sup>. Sú to najdôležitejší aktéri ázijského regiónu, vďaka ich populácii a silno sa rozvíjajúcemu hospodárstvu ich čaká výrazný rast objemu leteckej dopravy (do roku 2007 je to asi 9 % nárast ročne pre Čínu a 6 % nárast ročne pre Indiu v objeme cestujúcich<sup>12</sup>). Ich trhy sú veľmi veľké, no príliš chránené, a tak tieto krajiny v súčasnosti smerujú k reforme leteckého sektoru, ktorá v sebe spája otvorenosť a modernizáciu, a ktorú by mohla podporiť spolupráca s ES.

Okrem ekonomických aspektov, ktoré by mohli byť pokryté leteckými dohodami, by s týmito dvoma krajinami, ktorým leží na srdci moderné, efektívne a bezpečné civilné letectvo, bolo potrebné prehĺbiť aj rôzne formy spolupráce týkajúce sa leteckej techniky, technológie, bezpečnosti a zvlášť navigácie.

Vhodnými partnermi sú taktiež Japonsko a Južná Kórea, krajiny s prosperujúcimi trhmi.

---

<sup>11</sup> AEA, „Future developments in international air transport to and from the EU – An AEA perspective“, október 2004.

<sup>12</sup> IATA Passenger Forecast 2003-2007.

Pokiaľ ide o oblasť Tichomorskej Ázie, žiadosti tretích krajín (Austrália, Nový Zéland, Singapur) o väčšie prepojenie s trhom ES treba starostlivo preskúmať jednak na základe ich hospodárskych dôsledkov, jednak na základe konkurenčných podmienok a dlhodobého cieľa, ktorým je reforma celkového rámca medzinárodnej leteckej dopravy.

- 2.2.3. Existujú aj **iné tretie krajiny**, ktorých rokovania v oblasti letectva s ES by mohli priniesť ekonomické a/alebo politické výhody.

Na severoamerickom kontinente by v krátkej dobe mohli byť vytvorené nové vzdušné koridory s Mexikom, ktorého letecký trh sa sľubne vyvíja, a s Kanadou, ktorej nezanedbateľný letecký trh je už vyzretý. Pokiaľ ide o Južnú Ameriku, zdá sa, že Chile by v čo najkratšej dobe chcelo prehľbiť svoje vzťahy s ES, pričom je takisto motivované snahou o väčšiu pružnosť v regulovaní medzinárodných leteckých služieb.

Rozvoj regionálnej spolupráce (zvlášť pokiaľ ide o Afriku) by umožnil podeliť sa o skúsenosť z vnútorného trhu, tiež by posilnil výmenu know-how v operačnej oblasti a v oblasti predpisov, napomohol by prenos technológií a technickú výpomoc pre zainteresované regionálne organizácie vo všetkých oblastiach civilnej leteckej dopravy.

- 2.2.4. Aby boli rokovania v oblasti letectva v rámci Spoločenstva úspešne zavŕšené, je dôležitá kvalitná spolupráca medzi členskými štátmi a Komisiou, ako aj vzájomná výmena odborných skúseností všetkých zúčastnených strán. Takisto je dôležitý vzťah s európskym leteckým priemyslom, Komisia by ho chcela konsolidovať súvislou a transparentnou výmenou informácií so zúčastnenými stranami.

### III. ZÁVER

Okrem zosúladenia existujúcich bilaterálnych dohôd s podmienkami Spoločenstva, čím sa dostupné nástroje a aktívna koordinácia medzi členskými štátmi a Komisiou stanú vzájomne komplementárnejšími, spočíva realizovanie vonkajšej politiky ES v oblasti letectva na dvoch vzájomne sa dopĺňajúcich zámeroch:

- **V horizonte do roku 2010 vytvoriť jednotný vzdušný priestor**, zahŕňajúci ES a všetkých partnerov na južnej a východnej hranici; jeho účelom je podpora ekonomickej a právnej integrácie leteckého trhu v tejto oblasti.
- **V krátkej dobe začať s rokovaniami smerujúcimi k uzatváraniu globálnych dohôd s významnými regiónmi sveta**, aby sa tak zväčšili možnosti európskeho leteckého priemyslu v podmienkach spravodlivej konkurencie na tých najdynamickejších svetových trhoch a aby sa napomohlo reformu medzinárodnej civilnej leteckej dopravy.

Táto agenda predpokladá viacero čiastkových krokov:

- čo najpromptnejšie rokovanie o horizontálnych dohodách, ktoré v rámci bilaterálnych vzťahov členských štátov doplní a urýchli zosúladovanie existujúcich dohôd s právom Spoločenstva ;

- zahájenie nových rokovaní smerujúcich k uzatvoreniu globálnych dohôd; najprv by to mali byť rokovania s Čínou a Ruskom ;
- úspešné uzatvorenie dohôd, o ktorých sa práve rokuje, zvlášť dohody so Spojenými štátmi.