



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 12.9.2005
COM(2005) 407 galīgā redakcija

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS

Kopienas civilās aviācijas politikas izstrāde attiecībā uz Jaunzēlandi

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS

Kopienas civilās aviācijas politikas izstrāde attiecībā uz Jaunzēlandi

1. IEVADS

- 1.1. Tradicionāli starptautiskais gaisa transports tiek reglamentē divpusēji nolīgumi starp atsevišķām valstīm. Taču Eiropas Kopienas Tiesas 2002. gada 5. novembra spriedumi, saukti "atvērto debesu" spriedumi, kļuva par Kopienas aviācijas ārējās sākumu.

Kā norādīts Eiropas Komisijas paziņojumā "*Programmas izstrāde Kopienas ārējai politikai aviācijas jomā*"¹, Eiropas Kopienas un atsevišķu trešo valstu nolīgumiem būs ievērojama pievienotā vērtība — tie radīs jaunas iespējas ekonomikā, atverot tirgus un veicinot investīciju iespējas. Turklāt šādi nolīgumi būs vislabākais veids, kā nodrošināt godīgu konkurenci, sekmējot regulējuma konvergenci.

Tāpēc Eiropas Komisija ir piedāvājusi uzsākt mērķtiecīgas sarunas, lai noslēgtu visaptverošus aviācijas nolīgumus lielākajos pasaules reģionos ar mērķi vairo Eiropas rūpniecības sekmēšanas izredzes un nodrošināt godīgu konkurenci, tajā pašā laikā cenšoties reformēt starptautisko civilo aviāciju.

- 1.2. Jaunzēlandē 2003. gada oktobrī lūdza uzsākt sarunas par nolīgumu attiecībā uz gaisa transporta liberalizāciju ar Eiropas Kopienas. Tā kā Jaunzēlandei ir uz tirgu orientēta ekonomikas un transporta politika un augsti regulējuma standarti, tā ir acīmredzama un daudzsoļa pretendente, ar ko Eiropas Kopiena varētu noslēgt jaunās paaudzes gaisa transporta nolīgumu.

Tāpēc Jaunzēlandē Komisijas paziņojumā "*Programmas izstrāde Kopienas ārējai politikai aviācijas jomā*" tika norādīta kā iespējamā galvenā valsts, ar ko visa Kopiena varētu noslēgt nolīgumu. Padome secinājumos par ārējām attiecībām aviācijas jomā ir skaidri minējusi Jaunzēlandi kā potenciālu pretendentu, kas varētu atbilst turpmākai prasībai pēc visaptverošām sarunu pilnvarām².

- 1.3. Turklāt Jaunzēlandē ir pierādījusi apņemšanos reformēt gaisa transporta regulējumu kopā ar Eiropas Kopienas, 2005. gada 14. martā parafējot nolīgumu ar Eiropas Kopienas par atsevišķiem gaisa satiksmes pakalpojumu aspektiem.

Nolīgums ar Jaunzēlandi par gaisa transporta liberalizāciju vēl vairāk stiprinās labās attiecības ar Jaunzēlandi, kam ar Kopienas ir kopīgs mērķis reformēt starptautiskā gaisa transporta regulējumu. Tas dos saimniecisku ieguvumu gaisa pārvadātājiem, lidostām, pasažieriem, kravu nosūtītājiem, tūrisma nozarei un citām saimniecībām.

¹ KOM (2005) 79 galīgais, 11.03.2005.

² Padomes 2005. gada 27. jūnija Secinājumi par Programmas izstrādi Kopienas ārējai politikai aviācijas jomā.

nozarēm Eiropas Savienībā un Jaunzēlandē. Turklāt (tas ir vienlīdz svarīgi) tam būs liela nozīme ceļā uz starptautisku reformu gaisa transporta nozares regulējumā.

- 1.4. Tāpēc ar šo paziņojumu Komisija iesaka Padomei pilnvarot Komisiju apspriest visaptverošu nolīgumu par atvērtu gaisa telpu ar Jaunzēlandi, apvienojot tirgus atvēršanu ar paralēlu procesu — sadarbību regulējuma jomā un/vai regulējuma konvergenci īpaši prioritārajās jomās, piemēram, aviācijas lidojumu drošība, aviācijas drošība, vides aizsardzība, pasažieru aizsardzība un konkurences noteikumu piemērošana, kas nodrošina netraucētas darbības vidi, kā arī godīgas un vienādas konkurences apstākļus.

Labas attiecības starp Jaunzēlandes Transporta ministriju un Eiropas Komisijas dienestiem tika izveidotas horizontālajās sarunās un izpētes kontaktos, kas var kalpot par labu pamatu, lai uzsāktu vēl mērķtiecīgākas sarunas par gaisa transportu ar Jaunzēlandi.

2. PAŠREIZĒJAIS REGULĒJUMS GAISA SATIKSMES PAKALPOJUMIEM STARP EIROPAS KOPIENU UN JAUNZĒLANDI

Divpusēji gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumi starp ES dalībvalstīm un Jaunzēlandi

- 2.1. Pašreiz gaisa transportu starp Jaunzēlandi un ES reglamentē divpusējie gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumi starp Jaunzēlandi un 12 ES dalībvalstīm³. Gaisa satiksmes pakalpojumiem starp pārējām 13 dalībvalstīm un Jaunzēlandi nav juridiska pamata.

Pašreizējais regulējums gaisa satiksmes pakalpojumiem starp Eiropas Kopien un Jaunzēlandi neļauj aviosabiedrībām, pasažieriem un kravu nosūtītājiem pilnībā izmantot brīvo tirgu piedāvātās iespējas. Pašreizējie divpusējie gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumi veido nesaskaņotu regulējumu gaisa satiksmes pakalpojumiem starp ES un Jaunzēlandi, jo ne visi nolīgumi ir vienādi liberāli attiecībā uz pieejamām brīvībām, jaudu un maršrutiem. Tā kā šo atšķirību dēļ, kas bija dalībvalstu divpusējos nolīgumos ar Jaunzēlandi, iespējās, kas pieejamas Eiropas Kopienas gaisa pārvadātājiem, nebija vienādas.

- 2.2. Tāpat kā lielākā daļa divpusējo gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumu, pašreizējie divpusējie gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumi starp ES dalībvalstīm un Jaunzēlandi ietver tādus ierobežojumus attiecībā uz valstspiederību, ko Eiropas Kopien Tiesa ir atzinusi par nelikumīgiem. 2005. gada martā Eiropas Komisija panāca vienošanos ar Jaunzēlandes aviācijas iestādēm par atsevišķiem gaisa satiksmes pakalpojumu aspektiem ("Horizontālais nolīgums")⁴, kas aizstāj šīs valstspiederības klauzulas ar Kopienas klauzulu. Šis nolīgums ļauj principā visām ES aviosabiedrībām atbilstīgi pieejamajām tiesībām veikt lidojumus uz Jaunzēlandi no jebkuras ES dalībvalsts, kur tās ir reģistrētas. Iepriekš minētās dažādās tirgus

³ Austrija, Beļģija, Dānija, Francija, Vācija, Īrija, Itālija, Luksemburga, Nīderlande, Spānija, Zviedrija un Apvienotā Karaliste.

⁴ Priekšlikums Padomes lēmumam par Eiropas Kopienas un Austrālijas Savienības nolīguma parakstīšanu un provizorisku piemērošanu attiecībā uz atsevišķiem gaisa satiksmes pakalpojumu aspektiem, KOM (2005) 267.

atvērtības pakāpes dēļ, nesēn noslēgtajā “Horizontālajā nolīgumā” ar Jaunzēlandi bija nepieciešams iekļaut “neapiešanas” klauzulu, lai izvairītos no pašreizējo dažādo divpusējo ierobežojumu iespējamās apiešanas attiecībā uz tiesībām veikt satiksmi.

Regulējums gaisa transportam Jaunzēlandē

- 2.3. Jaunzēlandē ir gaisa transporta liberalizācijas priekšgalā. Jau 1985. gadā Jaunzēlandē izstrādāja jaunu starptautiskās aviācijas politiku, kuras pamatā ir redzams labums drīzāk ekonomikai, tostarp tirdzniecībai un tūrismam, nevis valsts aviosabiedrībai.

Jaunzēlandes aviācijas politika balstās uz pieņēmumu, ka saimnieciskā labuma iespējami lielāku palielināšanu vislabāk var panākt, veicinot gaisa satiksmes pakalpojumu liberalizāciju, un valdība meklēs iespējas, kā mazināt šķēršļus, kas kavē konkurenci un brīvāku pieeju tirgiem.

1985. gadā Jaunzēlandē piedalījās tikai 12 divpusējos gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumos. Pēc 1985. gada Jaunzēlandi apkalpojošo aviosabiedrību skaits un valstī ieradušos tūristu skaits ievērojami pieauga. Deviņdesmito gadu pašā sākumā Jaunzēlandē aktīvi meklēja iespējas sarunām par atvērto debesu nolīgumiem, tostarp ar Amerikas Savienotajām Valstīm un vairākām dalībvalstīm.

Jaunzēlandei un ES ir vienāda nostāja daudzos jautājumos par uzņēmējdarbību attiecībā uz gaisa transportu PTO ietvaros. Jaunzēlandē atbalstīja ES nostāju attiecībā uz vides jautājumiem Starptautiskajā civilās aviācijas organizācijā.

- 2.4. Jaunzēlandes pašreizējai aviācijas politikai raksturīgs ļoti moderns un atvērts reglamentējums.

- No 1986. gada Jaunzēlandē vietējās aviosabiedrībās ārvalstu īpašumtiesības ir atļautas 100% apmērā.
- Iekšzemes maršrutos vienīgā prasība iekļūšanai tirgū ir drošības sertifikācija.
- Jaunzēlandē ir noslēgusi “atvērto debesu” nolīgumus ar vairākām valstīm visos ģeogrāfiskajos reģionos.
- Divpusējās sarunās Jaunzēlandē parasti tiecas liberalizēt izraudzītās noteikumus, "valsts īpašumtiesību" noteikuma vietā paredzot noteikumus par "galveno uzņēmējdarbības vietu".

- 2.5. Jaunzēlandē un Apvienotā Karaliste 2005. gada 27. maijā parakstīja Saprašanās memorandu un Gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumu.

Jaunais Apvienotās Karalistes un Jaunzēlandes nolīgums ietver attiecīgās Kopienas standarta klauzulas, par ko panākta vienošanās EK un Jaunzēlandes Horizontālajā nolīgumā, un tajā paredzēti šādi pamatelementi:

- neierobežotas 5., 6., 7., 8. un 9. brīvības tiesības Apvienotās Karalistes izraudzītām aviosabiedrībām; līdzīgas tiesības Jaunzēlandes izraudzītām aviosabiedrībām, taču ar ierobežotu 5. un 7. brīvību attiecībā uz pasažieru pārvadāšanu maršrutos Londona — ASV;

- liberāli noteikumi par kopīgiem lidojumiem un iznomāšanas tiesības;
 - liberāli noteikumi par čārterreisiem;
 - liberalizēti tarifu noteikumi;
 - noteikumi par godīgu konkurenci un valsts atbalstu, kā arī par apkalpošanu uz zemes.
- 2.6. Transporta ministrija ir iestāde, kas izdod licences aviosabiedrībām Jaunzēlandē. Starptautiskajām aviosabiedrībām, kuras apkalpo Jaunzēlandi, veicot regulārus lidojumus, ir jābūt starptautiskai gaisa satiksmes pakalpojumu licencei. Licencēšana nodrošina mehānismu tādu gaisa satiksmes tiesību izmantošanas atļaušanai un kontrolei, par kādām savstarpēji vienojas divpusējās sarunās. Jaunzēlandes aviosabiedrībām ar licencēšanu tiek piešķirtas arī Jaunzēlandes gaisa satiksmes tiesības, kas saskaņā ar daudziem gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumiem vēl joprojām tiek ierobežotas.
- 2.7. Jaunzēlandes Civilās aviācijas pārvaldi izveidoja 1992. gadā saskaņā ar Civilās aviācijas aktu. Tās galvenā funkcija ir darboties, lai veicinātu civilās aviācijas lidojumu drošību un aviācijas drošību par saprātīgu maksu. Tās pienākums ir arī aviācijas lidojumu drošības un aviācijas drošības standartu noteikšana, to kontrole, negadījumu un incidentu izmeklēšana. Civilās aviācijas direktors atbild par sertifikātu un citu ar aviāciju saistītu dokumentu izdošanu.
- 2.8. 2001. gadā Jaunzēlande parakstīja daudzpusēju “atvērto debesu” nolīgumu, kas zināms kā Daudzpusējais gaisa transporta liberalizācijas nolīgums (*MALAT*), ar Bruneju, Čīli, Singapūru un Amerikas Savienotajām Valstīm, kā arī citām valstīm. Jaunzēlande ir *MALAT* nolīguma depozitāre.⁵ *MALAT* nolīgumā svarīgākais ir atvērts maršrutu grafiks, brīvas satiksmes tiesības un neierobežota jauda. *MALAT* nolīguma parakstītāji ir piešķirušī cits citam neierobežotas tiesības veikt savstarpēju satiksmi atbilstīgi trešajai, ceturtajai, piektajai un sestajai brīvībai, kā arī neierobežotas septītās brīvības tiesības tikai kravu pārvadājumiem. Valstij piederoša akciju kontrolpakete nav prasība, kas attiecībā uz izraudzīšanu noteikta *MALAT* valstīm. Jaunzēlande kopā ar Čīli, Singapūru un Bruneju pat parakstīja tā saukto *MALAT* Protokolu⁶. Papildus brīvībām, ko dod *MALAT* nolīgums, *MALAT* Protokols piešķir septītās brīvības tiesības attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem un kabotāžas tiesībām, turpinot starptautisku lidojumu.
- 2.9. Austrālija un Jaunzēlande 1996. gadā vienojās par vienoto aviācijas tirgu (*SAM*), un to izveidoja 2002. gadā. Pēc vienotā aviācijas tirgus izveides regulāro gaisa satiksmes līniju skaits starp Austrāliju un Jaunzēlandi palielinājās līdz 12 pārvadātājiem, tādējādi nozīmīgi palielinot pārvadāto pasažieru skaitu. Vienotais aviācijas tirgus dod Austrālijas pārvadātājiem pieeju iekšzemes lidojumiem Jaunzēlandē un otrādi.

⁵ Citas *MALAT* nolīguma parakstītājvalstis ir Amerikas Savienotās Valstis, Bruneja, Peru, Samoa un Tonga.

⁶ *MALAT* Protokols Singapūrā, Jaunzēlandē un Brunejā stājās spēkā 2001. gada decembrī un Čīlē – 2003. gada decembrī.

SAM abu valstu pārvadātāji, ja tie atbilst prasībām, lai darbotos Austrālijas vai Jaunzēlandes iekšzemes tirgū, un ja pārvadātāji vismaz 50% apmērā pieder Austrālijas un/vai Jaunzēlandes valstspiederīgajiem un tie pārvadātājus pārvalda, var bez ierobežojumiem darboties ar jebkādu pēc saviem ieskatiem izvēlētu jaudu, ieskaitot kabotāžu. Abu valstu aviācijas lidojumu drošības iestādes arī ir vienojušās par visu ar aviāciju saistīto sertifikāciju savstarpēju atzīšanu.

3. TURPMĀKA EIROPAS SAVIENĪBAS UN JAUNZĒLANDES ATTIECĪBU STIPRINĀŠANA

- 3.1. Eiropas Savienības un Jaunzēlandes attiecības kļuva oficiālas 1999. gada maijā, kad tika parakstīta kopīga deklarācija par Eiropas Savienības un Jaunzēlandes attiecībām. Kopīgais mērķis ekonomikas jomā ir veicināt atvērtu brīvā tirgus ekonomiku attīstību. Jaunzēlandei un ES ir kopīgi uzskati par daudzām starptautiskām un ekonomikas politikas problēmām.

Komerčiālā ziņā Eiropas Savienība ir Jaunzēlandes trešais lielākais eksporta galamērķis pēc Austrālijas un Japānas (2,7 miljardi euro) un tās otrā lielākā importētāja (2,4 miljardi euro)⁷. Kopumā Eiropas Savienība ir Jaunzēlandes otrā lielākā partnere preču tirdzniecībā. Pakalpojumu tirdzniecība starp Eiropas Savienību un Jaunzēlandi aizvien vairāk pieaug. Eiropas Savienība ir arī nozīmīgs mērķis ieguldījumiem no Jaunzēlandes un liels ārvalstu ieguldījumu avots Jaunzēlandē.

- 3.2. Ģeogrāfiskā attāluma dēļ gaisa transports ir būtisks Jaunzēlandes un ES komerciālajām un sociālajām attiecībām. Gaisa transports ir vienmēr bijis Jaunzēlandes un ES augsta līmeņa tikšanās un rīcības plānu darba kārtībā, pēdējā no tām bija ES un Jaunzēlandes valdību trīspusējā tikšanās 2005. gada februārī.
- 3.3. Jaunzēlande oficiāli ir lūgusi uzsākt sarunas ar Eiropas Kopieni par nolīgumu par gaisa transporta liberalizāciju. Sarunu uzsākšana gaisa transporta nozarē turpinās nostiprināt ekonomiskās un politiskās saites starp ES un Jaunzēlandi.

4. SAIMNIECISKAIS LABUMS, KO DOS VISAPTEROŠS EIROPAS SAVIENĪBAS UN JAUNZĒLANDES GAISA TRANSPORTA NOLĪGUMS

- 4.1. Pašreiz tikai *Air New Zealand* veic tiešos pasažieru reisus starp Eiropas Kopieni un Jaunzēlandi (caur Losandželosu uz Londonu). Vairāki Kopienas pārvadātāji piedāvā netiešos reisus uz Jaunzēlandi, vienojoties par kopējiem lidojumiem, un daži Kopienas pārvadātāji piedāvā arī kravu transportēšanas pakalpojumus lielā attālumā uz Jaunzēlandi. Jaunzēlandē palielinās to apmeklētāju skaits, kuri ierodas no ES, jo īpaši palielinājies atbraukušo tūristu skaits. Starp Jaunzēlandi un ES ceļojošo cilvēku skaits ir pieaudzis no 540 000 cilvēkiem 2002. gadā līdz 640 000 cilvēkiem 2004. gadā. Tā kā attālums ir liels, tad ir plaša netiešo reisu izvēle caur Āzijas un Klusā okeāna reģionu, kā arī caur Amerikas Savienotajām Valstīm.

⁷ Statistikas biroja Statistikas gadagrāmata par ES ārējo un iekšējo tirdzniecību, 2003. gada izdevums.

Kopienas pieejas labums un pievienotā vērtība

- 4.2. Pat ja gaisa transporta starp Eiropas Savienību un Jaunzēlandi liberalizācijas tūlītējā saimnieciskā ietekme varētu būt mērena attiecībā uz ES ekonomiku īsā laika posmā, ņemot vērā ierobežoto tiešo lidojumu daļu ES un Jaunzēlandes tirgū, ierobežojumu atcelšana var vairot tirgus iespējas ES gaisa pārvadātājiem un palielināt tiešo lidojumu nozīmīgumu visā ES un Jaunzēlandes tirgū.

Gaisa satiksmes pakalpojumu (tiešo) pieaugums palielinās tirdzniecības un tūrisma plūsmu starp ES un Jaunzēlandi, tādējādi dodot lielāku saimniecisku labumu ES ekonomikai.

- 4.3. Tā kā Jaunzēlandei ir augsti regulējuma standarti un uz tirgu orientēta ekonomikas un transporta politika, tā ir acīmredzams pretendents, ar ko varētu noslēgt Kopienas līmeņa Atvērtas gaisa telpas nolīgumu. Gaisa transporta nolīgums starp ES un Jaunzēlandi varētu radīt paraugu gaisa transporta tirgu liberalizācijai ar citām trešajām valstīm. Jaunzēlande ir galvenā aviācijas liberalizācijas un tirgus integrācijas vadītāja Āzijas un Klusā okeāna reģionā. Plašāka ietekme uz attiecībām gaisa transporta jomā ar citām trešajām valstīm dotu ievērojamu ekonomisku ieguvumu Eiropas ekonomikai.

- 4.4. Tomēr citos gaisa transporta tirgos pat nozīmīgāka nekā īslaicīga ietekme uz ekonomiku ir vidēji ilga ietekme. Atvērtu starptautisku aviācijas tirgu saimnieciskais labums ir skaidri parādīts pētījumā, ko Eiropas Komisijas vārdā veica par atvērtas gaisa telpas starp ES un ASV saimniecisko ietekmi⁸. Ja nebūs pašreizējo ierobežojumu attiecībā uz lidojumu skaitu nedēļā un lidojumu maršrutiem, iespējams, ka gaisa satiksme palielināsies. Ar atvērtu pieeju tirgum aviokompānijas varēs izmantot jaunās tirgus iespējas un piedāvāt gaisa satiksmes pakalpojumus maršrutos, ja klienti to pieprasīs. Ieguldījumu plūsma pāri robežām dos turpmāku efektivitātes pieaugumu.

Pilnīgu gaisa transporta ar Jaunzēlandi liberalizāciju var panākt tikai Eiropas Kopienas līmenī. Tā kā ES tiesību aktos paredzētas īpašumtiesību prasības attiecībā uz ES pārvadātājiem, attiecīga īpašumtiesību un kontroles prasību liberalizācija ir jāveic arī Eiropas Kopienai.

Plašāka ietekme uz attiecībām gaisa transporta jomā ar citām trešajām valstīm dotu nozīmīgu saimniecisku labumu Eiropas ekonomikai. Pateicoties vienotajam aviācijas tirgum starp Jaunzēlandi un Austrāliju un augstajam integrācijas līmenim, kas jau sasniegts starp šiem diviem tirgiem, Atvērtā gaisa telpa ar Jaunzēlandi būtu izdevīgāka, jo apvienotais tirgus būtu lielāks.

Atvērtu aviācijas tirgu rezultātā:

- aviosabiedrības turpinātu palielināt efektivitāti un starptautisko konkurētspēju,
- pasažieriem un kravu pārvadātājiem būtu lielākas izvēles iespējas,

⁸ *The Brattle Group*, Atvērtās gaisa telpas starp ES un ASV saimnieciskā ietekme. Pētījums sagatavots Eiropas Komisijas vajadzībām 2002. gada decembrī.

- gaisa satiksmes palielināšanās būtu izdevīga lidostām, ar aviāciju saistītiem dienestiem un lidmašīnu ražošanas nozarei,
- satiksmes palielināšanās veicinātu turpmāku tirdzniecības un tūrisma plūsmas pieaugumu.

4.6. Atvērtas gaisa telpas nolīguma ar Jaunzēlandi acīmredzamais iespējamais izdevīgums ir apstiprināts ietekmes novērtējuma pētījumā, ko veica neatkarīgi konsultanti. Lai gan īslaicīgais saimnieciskais labums var būt relatīvi mazs, jo nav bezpieturu lidojumu starp Eiropas Kopienu un Jaunzēlandi un jau pastāvošās tirgus pieejamības līmeņa dēļ, tomēr vidēji ilga un ilgstoša ietekme uz citām Klusā okeāna valstīm būtu ievērojama. Nesenais pētījums apstiprināja, ka regulējums un politika attiecībā uz gaisa transportu Jaunzēlandē ļautu Eiropas Kopienai noslēgt paraugnolīgumu ar Jaunzēlandi, kura rezultātā tiktu radīts augstāks regulējuma konverģences līmenis un jaunas iespējas ES rūpniecībai un izmantotājiem. Jaunzēlandei un ES ir kopīgi uzskati par daudzām ar aviāciju saistītām problēmām, un tā ir apņēmusies attīstīt lielākus reģionālos tirgus, kas ilgākā laikā radītu ievērojamas jaunu tirgu iespējas.

5. SECINĀJUMI: IEROSINĀTO ES UN JAUNZĒLANDES SARUNU PAR GAISA TRANSPORTU IEVĒROJAMĀ PIEVIENOTĀ VĒRTĪBA

5.1. Modernizēts regulējums attiecībā uz gaisa transportu starp ES un Jaunzēlandi paver nozīmīgas jaunas iespējas gaisa transporta stiprināšanai vidē, kurā nodrošināta konkurence. Turklāt tās vēl vairāk stiprinātu lieliskās tirdzniecības un politiskās attiecības starp ES un Jaunzēlandi.

Eiropas Savienības un Jaunzēlandes partnerattiecību paraugs gaisa transporta jomā radies ar vēlmi pieteikt reformas programmu starptautiskā līmenī. Izrietošais nolīgums par gaisa transporta liberalizāciju starp Eiropas Kopienu un Jaunzēlandi aizstātu pašreizējos divpusējos gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumus starp Jaunzēlandi un dalībvalstīm un izveidotu modernu regulējumu gaisa satiksmes pakalpojumiem starp ES un Jaunzēlandi ar iespējami atvērtāku tirgu un iespējami augstākiem regulējuma standartiem. Tādējādi tas varētu būt paraugs partnerattiecību paplašināšanai ar citām trešajām valstīm gaisa transporta jomā.

5.2. Sarunu par atvērtas gaisa telpas nolīgumu ar Jaunzēlandi mērķis būtu atvērt tirgu un piedāvāt ieguldījumu iespējas. Atverot pieeju tirgum, nevar iztikt ar tikai trešās un ceturtās brīvības tiesībām — ir jādod arī piektās brīvības tiesības⁹. Jaunzēlandei nevar nodrošināt pakalpojumu, kas ir bezpieturu lidojumi no Eiropas. Tāpēc gaisa satiksmes pakalpojumi starp ES un Jaunzēlandi tiek sniegti ar vienu apstāšanās vietu starpposma punktos, kas paši par sevi ir nozīmīgi tirgi gan Āzijas un Klusā okeāna reģionā, gan arī Ziemeļamerikā. Nebūtu ekonomiski izdevīgi sniegt gaisa satiksmes pakalpojumus starp starpposma punktiem un Jaunzēlandi bez attiecīgām tiesībām veikt satiksmi. Tāpēc piektās brīvības tiesības, pārvadājot caur šādiem starpniecības punktiem, ir būtiskas, lai iespējamais nolīguma izdevīgums būtu vislielākais.

⁹ Trešā brīvība ir tiesības pārvadāt pasažierus un kravu no ES uz Jaunzēlandi. Ceturtā brīvība ir tiesības pārvadāt pasažierus un kravu no Jaunzēlandes uz ES. Piektā brīvība ir tiesības pārvadāt pasažierus un kravu no starpposma punkta uz Jaunzēlandi, pakalpojumu uzsākot ES.

Dažas dalībvalstis un Jaunzēlande jau ir abpusēji atvērušas tirgu. Pavisam nesen Apvienotā Karaliste vienojās ar Jaunzēlandi, paredzot ievērojamu tirgus liberalizāciju. Tomēr citas dalībvalstis attiecībās ar Jaunzēlandi vēl nav sasniegušas progresīvu tirgus pieejamības liberalizācijas pakāpi. Divpadsmit dalībvalstīm šobrīd vispār nav nekādas pieejas Jaunzēlandes tirgum. Šīs nelīdzsvarotības dēļ Eiropas Savienības gaisa pārvadātāju iespējās nav vienlīdzīgas, tās nav salīdzināmas ar vienlīdzīgām iespējām visiem Eiropas Kopienas pārvadātājiem vienotajā tirgū.

Visaptverošs gaisa transporta nolīgums Eiropas Kopienas līmenī nodrošinātu Eiropas Kopienas un Jaunzēlandes attiecību saskaņotību aviācijas jomā un dotu vienādas iespējas visiem Kopienas gaisa pārvadātājiem sniegt gaisa satiksmes pakalpojumus Jaunzēlandē. Turklāt tas radītu lielas jauna tirgus iespējas gaisa pārvadātājiem tajās 12 dalībvalstīs, kurām pašreiz nav nekādu tiesību attiecībā uz gaisa transportu no Jaunzēlandes un uz to. Gaisa transporta nolīgums Kopienas līmenī arī mazākiem pārvadātājiem dotu iespēju iekļaut Austrāliju savu maršrutu tīklā. Lai gan pārvadājumu pieprasījums starp vairākām dalībvalstīm un Jaunzēlandi nenozīmē, ka tiešie lidojumi būs ekonomiski izdevīgi, gaisa pārvadātāji varētu gūt labumu, vienojoties par kopīgiem lidojumiem uz Jaunzēlandi un no tās.

ES un Jaunzēlandes nolīgums ļautu Eiropas gaisa satiksmes nozarei ieguldīt līdzekļus Jaunzēlandē un gūt peļņu no Jaunzēlandes kapitāla. Tas Eiropas kravu pārvadātājiem ļautu izveidot starptautiskas kravu pārvadāšanas līnijas Klusā okeāna Āzijas reģionā un sākt piedāvāt pakalpojumus, kas atbilst lielo klientu vajadzībām, un pārvadātājiem vairs nevajadzētu kombinēt tiesības atbilstīgi divpusējiem nolīgumiem.

- 5.3. Atvērtiem aviācijas tirgiem vajadzīgs regulējums, kas nodrošina godīgu konkurenci un augstus aviācijas lidojumu drošības, aviācijas drošības un vides aizsardzības standartus. Tirgus atvēršanai ir jāiet roku rokā ar sadarbību regulējuma jomā, kura mērķis ir konverģence. Divpusējie gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumi starp dažām dalībvalstīm un Jaunzēlandi ir nodrošinājuši Jaunzēlandes gaisa pārvadātājiem pilnībā atvērtu tirgu, tomēr nepietiekami nodrošinot regulējuma konverģenci. Visaptverošs gaisa transporta nolīgums ar Jaunzēlandi Kopienas līmenī nostiprinātu augstus aviācijas lidojumu drošības, aviācijas drošības, vides aizsardzības, pasažieru aizsardzības standartus un citus ar regulējumu saistītus aspektus.

Attiecībā uz vides jautājumiem nolīgumam ir jāatbilst ES ilgtspējīgas attīstības saistībām. Bez saimnieciskiem labumiem, kas uzskaitīti iepriekš, paredzamajam gaisa satiksmes pieaugumam ir arī nevēlami blakusefekti, jo īpaši attiecībā uz gaisa kvalitāti un trokšņu līmeni lidostu tuvumā, kā arī ietekmi uz globālajām klimata pārmaiņām. Svarīgi ir tas, ka nolīgums neierobežo ES iespējas piemērot reglamentējošus vai ekonomiskus līdzekļus, lai mazinātu šo nelabvēlīgo ietekmi. Otra pamatproblēma atvērtajos aviācijas tirgos ir godīgas konkurences nodrošināšana. Sasniedzot lielāku regulējuma konverģenci, visaptverošs gaisa transporta nolīgums starp Eiropas Kopienas un Jaunzēlandi nodrošinātu vidi, kurā valda konkurence, lai izvairītos no konkurences traucējumiem. Jaunzēlandē ir stingras konkurences iestādes, kas izpilda konkurences noteikumus. Gaisa satiksmes nozari valsts neatbalsta. Jaunzēlandē ir arī augsti aviācijas lidojumu drošības un aviācijas drošības standarti. Jaunzēlandei un Kopienai ir kopīgi vides politikas mērķi. Tādējādi, balstoties uz pašreizējo aviācijas lidojumu drošības un aviācijas drošības

standartu, konkurences noteikumu un vides noteikumu izpildi Jaunzēlandē, iespējas panākt augsta līmeņa sadarbību regulējuma jomā un/vai regulējuma konvergenci starp Kopien un Jaunzēlandi ir lieliskas.

Neoficiālās sagatavošanās sarunās Jaunzēlande ir apliecinājusi gatavību panākt augsta līmeņa regulējuma konvergenci ar Kopien un radīt konkurētspējīgu darbības vidi ES un Jaunzēlandes pārvadātājiem. Šādu regulējuma konvergenci var sasniegt tikai Kopienas līmenī. Divpusējie nolīgumi nespēj nodrošināt pietiekamu sadarbību regulējuma jomā. Ar ES un Jaunzēlandes nolīgumu jāizveido sadarbības mehānismi, lai nodrošinātu to, ka nolīguma nosacījumus ievērotu un izstrādātu tālāk.

Saimniecisko labumu no gaisa transporta nolīguma ar Jaunzēlandi varētu turpmāk palielināt, noslēdzot līdzīgus nolīgumus ar Āzijā un Klusā okeāna reģiona valstīm, jo īpaši ar Austrāliju. Tādēļ jaunajās partnerattiecībās starp Eiropas Savienību un Jaunzēlandi vajadzētu būt iespējams iesaistīties citām valstīm, kuras to vēlētos.

Šīs partnerattiecības var pakāpeniski izvērst, izveidojot atvērtu gaisa telpu starp Eiropas Kopien un Jaunzēlandi. Sagatavošanās sarunas parādīja, ka Jaunzēlandei ir tādi paši centieni kā Eiropas Kopienai radīt modernu regulējumu starptautiskajiem gaisa satiksmes pakalpojumiem bez pašreizējiem ierobežojumiem un ar iespējām sniegt pakalpojumus visā pasaulē. Piedāvāto jauno partnerattiecību rezultāti skaidri apliecinātu citām trešajām valstīm, ka ir vērts pievienoties virzībai uz elastīgāku starptautisko gaisa transporta regulējumu.

- 5.4. Tāpēc, ņemot vērā iepriekšminēto, Eiropas Komisija iesaka Padomei pilnvarot Komisiju uzsākt sarunas ar Jaunzēlandi, lai noslēgtu visaptverošu gaisa transporta nolīgumu.
- 5.5. Komisija strādās ciešā sadarbībā ar dalībvalstīm un visām attiecīgajām ieinteresētajām personām, lai turpinātu izstrādāt un sasniegt mērķus, kas noteikti sarunu direktīvās.