



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 12.9.2005
KOM(2005) 407 lõplik

KOMISJONI TEATIS

Ühenduse tsiviillennunduspoliitika väljatöötamine Uus-Meremaa suhtes

KOMISJONI TEATIS

Ühenduse tsiviillennunduspoliitika väljatöötamine Uus-Meremaa suhtes

1. SISSEJUHATUS

- 1.1 Tavaliselt reguleeritakse rahvusvahelist lennutransporti üksikute riikide vaheliste kahepoolsete lepingute alusel. Siiski tähistasid Euroopa Kohtu 5. novembri 2002. aasta niinimetatud avatud taevast (*open skies*) käsitlevad otsused välislennunduspoliitika algust ühenduse tasandil.

Nagu on kirjeldatud Euroopa Komisjoni teatises „Ühenduse lennundusalase välispoliitika tegevuskava väljatöötamine“,¹ annavad Euroopa Ühenduse ja teatavate kolmandate riikide vahelised lepingud märkimisväärse lisandväärtuse, kuna turgude avamise ja investeringute soodustamise abil luuakse uusi majandusvõimalusi. Lisaks on sellised lepingud parimaks õiglase konkurentsi tagamise viisiks, soodustades õigusnormide lähendamist.

Seetõttu tegi Euroopa Komisjon ettepaneku alustada sihtlääbirääkimisi, et sõlmida sellised üldised lennunduslepingud maailma peamistes piirkondades, millega püütakse parandada Euroopa majandusharu edendamise võimalusi ning tagada õiglase konkurent, püüdes samal ajal rahvusvahelist tsiviillennundust reformida.

- 1.2 2003. aasta oktoobris taotles Uus-Meremaa läbirääkimiste alustamist lennutranspordi liberaliseerimist käsitleva lepingu sõlmimiseks Euroopa Ühendusega. Oma turupõhise majandus- ja transpordipoliitikaga ning rangete õigusnormidega on Uus-Meremaa ilmselgelt paljutõotav kandidaat Euroopa Ühendusega sõlmitava uue põlvkonna lennutranspordilepingu jaoks.

See on põhjuseks, miks komisjoni teatises „Ühenduse lennundusalase välispoliitika tegevuskava väljatöötamine“ nimetati Uus-Meremaad võimaliku võtmesihtriigina kogu ühendusega sõlmitava lepingu jaoks. Oma järeldustes lennundusalaste välissuhete kohta märkis nõukogu sõnaselgelt, et Uus-Meremaa on võimalik kandidaat, kellega läbirääkimiste pidamiseks võidakse edaspidi taotleda üldisi volitusi.²

- 1.3 Lisaks on Uus-Meremaa näidanud oma valmisolekut reformida lennutranspordi raamistikku ühiselt Euroopa Ühendusega, parafeerides Euroopa Ühendusega lennuteenuste teatavate aspektide kohta sõlmitud lepingu 14. märtsis 2005.

Lennutranspordi liberaliseerimise leping Uus-Meremaaga tugevdab veelgi häid suhteid Uus-Meremaaga, mis on kooskõlas rahvusvahelise lennutranspordi raamistiku reformimist käsitlevate ühenduse eesmärkidega. See toob majanduslikku

¹ KOM (2005) 79 lõplik, 11.3.2005

² Nõukogu 27. juuni 2005. aasta järeldused ühenduse lennundusalase välispoliitika tegevuskava väljatöötamise kohta.

kasu lennuettevõtjatele, lennujaamadele, reisijatele, lastisaatjatele, turismindusele ja laiemale majandusele nii Euroopa Liidu piires kui ka Uus-Meremaal. Lisaks sellele, ja see on sama oluline, on see verstapostiks teel lennutranspordisektorit reguleeriva õigusraamistiku rahvusvahelise reformi suunas.

- 1.4 Seetõttu soovitab komisjon käesolevas teatises, et nõukogu volitaks komisjoni pidama Euroopa Ühenduse nimel Uus-Meremaaga läbirääkimisi avatud lennunduspiirkonda käsitleva üldise lepingu üle, mis seoks turu avamise paralleelse õigusloomet käsitleva koostöö ja/või lähenemisprotsessiga eelkõige sellistes prioriteetsetes valdkondades nagu lennuohutus, turvalisus, keskkonnakaitse ja konkurentsieeskirjade kohaldamine, millega tagatakse võrdsed võimalused ning õiglased ja võrdväärsed konkurentsitingimused.

Uus-Meremaa transpordiministeeriumi ja Euroopa Komisjoni talituste vahel on horisontaalläbirääkimiste ja uurimuslike kontaktide jooksul välja arenenud positiivsed suhted, mis võivad olla heaks aluseks ambitsioonikamate läbirääkimiste alustamiseks Uus-Meremaaga.

2. EUROOPA ÜHENDUSE JA UUS-MEREMAA VAHELISTE LENNUTEENUSTE KEHTIV ÕIGUSRAAMISTIK

EL liikmesriikide ja Uus-Meremaa vahelised kahepoolsed lennunduslepingud

- 2.1 Praegu reguleeritakse EL ja Uus-Meremaa vahelisi lennuteenuseid Uus-Meremaa ja 12 EL liikmesriigi vaheliste kahepoolsete lennunduslepingutega.³ Ülejäänud 13 liikmesriigi ja Uus-Meremaa vahel puudub õiguslik alus lennuteenusteks.

Euroopa Ühenduse ja Uus-Meremaa vaheliste lennuteenuste kehtiv õigusraamistik ei luba lennuettevõtjatel, reisijatel ja lastisaatjatel täielikult kasu saada vabade turgude eelistest. Kehtivate kahepoolsete lennunduslepingutega on kehtestatud EL ja Uus-Meremaa vaheliste lennuteenuste tasakaalustamata raamistik, kuna kõik lepingud ei ole vabaduste ning saadavalolevate mahtude ja liinide suhtes võrdselt liberaalsed. Nende erinevuste tagajärjeks liikmesriikide ja Uus-Meremaa vahelistes kahepoolsetes lennunduslepingutes on ebavõrdsus seoses ühenduse lennuettevõtjatele kättesaadavate võimalustega.

- 2.2 Nagu enamik kahepoolseid lennunduslepinguid, sisaldavad EL liikmesriikide ja Uus-Meremaa vahelised kehtivad kahepoolsed lennunduslepingud piiranguid, mille Euroopa Kohus on tunnistanud ebaseaduslikuks. 2005. aasta märtsis sõlmis Euroopa Komisjon Uus-Meremaa lennundusasutustega lennuteenuste teatavaid aspekte käsitleva lepingu („horisontaalleping“),⁴ millega asendatakse need riikkondsust käsitlevad sätted ühenduse sättega. Selle lepinguga viiakse kehtivad kahepoolsed lennunduslepingud vastavusse ühenduse õigusega ja lubatakse põhimõtteliselt kõikidel EL lennuettevõtjatel vastavalt kehtivatele liiklusõigustele korraldada lende Uus-Meremaale mis tahes EL liikmesriigist, kus nad on registreeritud. Eespool

³ Austria, Belgia, Taani, Prantsusmaa, Saksamaa, Iirimaa, Itaalia, Luksemburg, Madalmaad, Hispaania, Rootsi ja Ühendkuningriik.

⁴ Ettepanek nõukogu otsuseks Euroopa Ühenduse ja Uus-Meremaa vahelise lepingu allkirjastamise ja ajutise rakendamise kohta seoses lennuteenuste teatavate aspektidega, KOM (2005) 267.

nimetatud turu avatuse erinevate määrade tõttu oli vaja lisada hiljuti Uus-Meremaaga sõlmitud „horisontaalleepingusse“ „meetmete järgimise“ säte, et vältida võimalikku möödahiilimist kehtivatest kahepoolsetest liiklusõiguste piirangutest.

Uus-Meremaa lennutranspordi õigusraamistik

- 2.3 Uus-Meremaa on lennutranspordi liberaliseerimise pioneer. Juba 1985. aastal töötas Uus-Meremaa välja uue rahvusvahelise lennunduspoliitika, mis põhineb pigem tajutavatel eelistel majanduse jaoks, kaasa arvatud kaubandus ja turism, kui siseriikliku lennuettevõtja jaoks.

Uus-Meremaa lennunduspoliitika põhineb eeldusel, et majanduslike eeliste maksimeerimine saavutatakse kõige paremini lennuteenuste liberaliseerimise soodustamise kaudu, ning valitsus uurib võimalusi vähendada barjääre, mis takistavad konkurentsi ja vabamat ligipääsu turgudele.

1985. aastal oli Uus-Meremaa ainult 12 kahepoolse lennunduslepingu osaline. Pärast 1985. aastat suurenes Uus-Meremaad teenindavate lennuettevõtjate ja saabuvate turistide arv märkimisväärselt. 1990ndate aastate algusest otsis Uus-Meremaa aktiivselt võimalusi pidada läbirääkimisi nn avatud taevast käsitlevate lepingute üle, sealhulgas Ameerika Ühendriikide ja mitmete liikmesriikidega.

Uus-Meremaa ja EL jagavad ühist seisukohta mitmetes „äritegemise“ küsimustes seoses lennutranspordiga WTO raamistikus. Uus-Meremaa toetas EL seisukohta keskkonnavalastes küsimustes Rahvusvahelises Tsiviillennundusorganisatsioonis.

- 2.4 Uus-Meremaa tänast lennunduspoliitikat iseloomustab väga kaasaegne ja avatud õigusraamistik:

- alates 1986. aastast on Uus-Meremaa lubanud siseriiklike lennuettevõtjate 100 protsendilist välisomandust;
- siseriiklike lendude puhul on ainus turule sisenemise nõue ohutusalane sertifitseerimine;
- Uus-Meremaa on sõlminud „avatud õhuruumi“ lepingud mitmete riikidega kõikides geograafilistes piirkondades;
- kahepoolsetes läbirääkimistes püüdleb Uus-Meremaa tavaliselt määramissätete liberaliseerimise poole, kasutades „peamist äritegevuskohta“ tavapärase „riigi omandi“ sätte asemel.

- 2.5 27. mail 2005 allkirjastasid Uus-Meremaa ja Ühendkuningriik vastastikuse mõistmise memorandumid ja lennunduslepingu.

Uus Ühendkuningriigi ja Uus-Meremaa vaheline leping sisaldab asjakohaseid ühenduse standardsätteid, mis on kokku lepitud EÜ/Uus-Meremaa horisontaalleepingus, ning sellega sätestatakse järgmised võtmelemendid:

- viienda, kuuenda, seitsmenda, kaheksanda ja üheksanda vabaduse piiramata õigused Ühendkuningriigi määratud lennuettevõtjatele; samasugused õigused Uus-Meremaa määratud lennuettevõtjate jaoks, kuigi piirangutega viienda

vabaduse ja seitsmenda vabaduse reisijatele Londoni ja Ameerika Ühendriikide vahelistel liinidel;

- liberaalne koodi jagamine ja liisinguõigused;
- liberaalne tšarterkord;
- liberaliseeritud tariifikokkulepped;
- sätted õiglase konkurentsi ja riigiabi ning maapealse käitluse kohta.

2.6 Uus-Meremaal on litsentseerimisasutuseks transpordiministeerium. Uus-Meremaad regulaarselt teenindavatel rahvusvahelistel lennuettevõtjatel peab olema rahvusvaheline liiniluba. Litsentseerimine sätestab kahepoolsetel läbirääkimistel vahetatud lennuliiklusõiguste kasutamise volitamise ja järelevalve mehhanismi. Uus-Meremaa lennuettevõtjatele on litsentseerimine ka Uus-Meremaa lennuliiklusõiguste andmise meetodiks, mis mitmete lennunduslepingute alusel on ikka veel piiratud.

2.7 Uus-Meremaa tsiviillennundusamet asutati 1992. aastal tsiviillennundusseaduse alusel. Selle peamiseks ülesanne on tsiviillennunduse ohutust ja turvalisust mõistliku hinnaga edendav tegevus. Kohustused hõlmavad lennundusohutus- ja turvalisusnormide kehtestamist, ohutus- ja turvalisusnormide järelevalvet, lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimist. Tsiviillennundusameti direktor vastutab sertifikaatide ja muude lennundusdokumentide andmise eest.

2.8 2001. aastal allkirjastas Uus-Meremaa koos Brunei, Tšiili, Singapuri ning Ameerika Ühendriikide ja teiste riikidega mitmepoolse „avatud õhuruumi“ kokkuleppe, mida tuntakse lennutranspordi liberaliseerimise mitmepoolse kokkuleppena (MALIAT). Uus-Meremaa on MALIATi hoiulevõtjariik.⁵ Lennutranspordi liberaliseerimise mitmepoolse kokkuleppe võtmepunktid on avatud lennuliinide ajakava, avatud liiklusõigused ja avatud mahud. Lennutranspordi liberaliseerimise mitmepoolsele kokkuleppele allakirjutanud on andnud üksteisele piiranguteta liiklusõigused üksteise vahel kolmanda, neljanda, viienda ja kuuenda vabaduse alusel ning samuti piiranguteta seitsmenda vabaduse liiklusõigused ainult kaubalendudele. Riigi enamusomandus ei ole MALIATi osalisriikide vahel määramise nõudeks. Uus-Meremaa läks veelgi kaugemale ja allkirjastas koos Tšiili, Singapuri ja Bruneiga niinimetatud MALIATi protokoll.⁶ Lisaks lennutranspordi liberaliseerimise mitmepoolses kokkuleppes antud vabadustele lubab MALIATi protokoll seitsmenda vabaduse õigused reisilendudele ja kabotaažiõigused rahvusvahelise lennu jätkamisel.

2.9 Austraalia ja Uus-Meremaa vahel lepidi 1996. aastal kokku ühtse lennundusturu osas ning selle loomine viidi lõpule 2002. aastal. Ühtse lennundusturu loomise järel on Austraalia ja Uus-Meremaa vahel regulaarse tegevate lennuettevõtjate arv kasvanud kaheteistkümne lennuettevõtjani, mille tulemusena on reisiliiklus

⁵ MALIAT kokkuleppele on alla kirjutanud veel Ameerika Ühendriigid, Brunei, Peruu, Saamoa ja Tonga.

⁶ MALIAT protokoll jõustus Singapuris, Uus-Meremaal ja Bruneis 2001. aasta detsembris ja Tšiilis 2003. aasta detsembris.

märkimisväärselt suurenenud. Ühtne lennundusturg annab Austraalia lennuettevõtjatele ligipääsu siseriiklikele lendudele Uus-Meremaal ja vastupidi.

Ühtse lennundusturu piires võivad mõlema riigi lennuettevõtjad, tingimusel et nad vastavad kas Austraalia või Uus-Meremaa siseriiklikul turul tegutsemise nõuetele ja on vähemalt 50% ulatuses Austraalia ja/või Uus-Meremaa kodanike omanduses ja kontrolli all, piiranguteta, olenevalt nende otsustest, opereerida mis tahes mahtudega, kaasa arvatud kabotaaž. Kahe riigi lennundusohutusasutused on samuti kokku leppinud kõikide lennundusega seotud sertifitseerimiste vastastikusel tunnustamises.

3. EUROOPA LIIDU JA UUS-MEREMAA VAHELISTE SUHETE EDASINE TUGEVDAMINE

- 3.1 Euroopa Liidu ja Uus-Meremaa vahelistele suhetele anti ametlik raamistik 1999. aasta mais, kui allkirjastati ühisdeklaratsioon Euroopa Liidu ja Uus-Meremaa vaheliste suhete kohta. Ühine eesmärk majandusküsimustes on edendada avatud vabade turgude majanduste arengut. Uus-Meremaal ja EL-l on mitmetes rahvusvahelistes ja majanduspoliitilistes küsimustes ühesugused vaated.

Äri osas on Euroopa Liit Uus-Meremaa jaoks suuruselt kolmas ekspordi sihtkoht peale Austraalia ja Jaapani (2,7 miljardit eurot) ning tema suuruselt teine importijast tarnija (2,4 miljardit eurot).⁷ Üleüldiselt on Euroopa Liit Uus-Meremaa suuruselt teine kaubanduspartner kaupade osas. Euroopa Liidu ja Uus-Meremaa vaheline teenuskaubandus kasvab järjest. Euroopa Liit on ka oluliseks investeringute sihtkohaks Uus-Meremaalt ning suureks välisinvesteeringute allikaks Uus-Meremaal.

- 3.2 Geograafilise vahemaa tõttu on lennutransport Uus-Meremaa ja EL vaheliste äri- ja sotsiaalsuhete jaoks ülimalt oluline. Lennutransport on järjekindlalt olnud Uus-Meremaa ja EL vaheliste kõrgetasemeliste kohtumiste ja tegevuskavade päevakorras, viimati EL ja Uus-Meremaa kolme ministri kohtumisel 2005. aasta veebruaris.
- 3.3 Uus-Meremaa on ametlikult taotlenud läbirääkimiste alustamist Euroopa Ühendusega lennutranspordi liberaliseerimise lepingu üle. Läbirääkimiste avamine lennutranspordi valdkonnas tugevdab veelgi EL ja Uus-Meremaa vahelisi majanduslikke ja poliitilisi sidemeid.

4. EUROOPA ÜHENDUSE JA UUS-MEREMAA VAHELISE ÜLDISE LENNUTRASPORDILEPINGU MAJANDUSLIKUD EELISED

- 4.1 Praegu opereerib ainult Air New Zealand otsereisilende ühenduse ja Uus-Meremaa vahel (Los Angelesi kaudu Londonisse). Mitmed ühenduse lennuettevõtjad pakuvad vahepeatustega lende Uus-Meremaale koodi jagamise alusel ja mõned ühenduse lennuettevõtjad pakuvad ka kauglennu kaubateenuseid Uus-Meremaale. ELst Uus-Meremaale saabuvate külastajate arv kasvab, eriti kasvab saabuvate turistide arv. Uus-Meremaa ja EL vahel reisivate inimeste arv on kasvanud 540 000-lt 2002. aastal 640 000-le 2004. aastal. Pika vahemaa tõttu on lai valik vahepeatustega lende Aasia/Vaikse ookeani piirkonna kaudu, aga ka Ameerika Ühendriikide kaudu.

⁷ Eurostat, Statistika aastaraamat EL välis- ja sisekaubanduse 2003. aasta väljaanne.

Ühenduse lähenemisviisi eelised ja lisandväärtus

- 4.2 Isegi kui Euroopa Ühenduse ja Uus-Meremaa vahelise lennutranspordi liberaliseerimise vahetu majanduslik mõju on EL majanduse jaoks lühiajalises perspektiivis mõõdukas, võttes arvesse EL ja Uus-Meremaa otselennuturu piiratud osa, võib piirangute kaotamine EL lennuettevõtjate jaoks turuvõimalusi suurendada ning kasvatada otselendude tähtsust kogu EL ja Uus-Meremaa turul.

(Otse)lennuteenuste suurenemine suurendaks kaubanduse ja turismi voogusid EL ja Uus-Meremaa vahel ja tooks seega EL majandusele kaasa laiemaid majanduslikke eeliseid.

- 4.3 Uus-Meremaa on oma rangete reguleerivate normide ning turupõhise majandus- ja transpordipoliitikaga ilmselge kandidaat ühenduse tasandil avatud lennunduspiirkonna lepingu jaoks. EL ja Uus-Meremaa vaheline lennutranspordileping võiks olla eeskujuks lennutransporditurgude liberaliseerimiseks teiste kolmandate riikidega. Uus-Meremaa on lennunduse liberaliseerimise ja turu integratsiooni võtmetegijaks Aasia/Vaikse ookeani piirkonnas. Laiem mõju lennutranspordisuhetele kolmandate riikidega tooks Euroopa majandusele märkimisväärsed majanduslikke eeliseid.

- 4.4 Siiski veelgi olulisem lühiajalisest majanduslikust mõjust on keskmise tähtajaga majanduslik mõju teistele lennutransporditurgudele. Avatud rahvusvaheliste lennundusturgude majanduslikud eelised on selgelt määratletud Euroopa Komisjoni läbiviidud uurimuses EL ja USA vahelise avatud lennunduspiirkonna majandusliku mõju kohta.⁸ Vabastatuna kehtivatest piirangutest igapäevaste lendude arvu ja lennuliinide osas suureneb lennuliiklus tõenäoliselt. Avatud turule ligipääsuga on lennuettevõtjatel võimalus ära kasutada uusi turuvõimalusi ning pakkuda lennuteenuseid liinidel, kus nende kliendid seda soovivad. Piiriülesed investeringuvood toovad edasist efektiivsuskasu.

Lennutranspordi täielikku liberaliseerimist Uus-Meremaaga on võimalik saavutada ainult ühenduse tasandil. Kuna EL õigus sätestab EL lennuettevõtjatele omandikuuluvuse nõuded, peab ühendus vastastikku liberaliseerima omandikuuluvuse ja kontrolli nõuded.

Laiem mõju lennutranspordisuhetele kolmandate riikidega tooks Euroopa majandusele märkimisväärsed majanduslikke eeliseid. Tänu ühtsele lennundusturule Uus-Meremaa ja Austraalia vahel ning nende kahe turu vahel juba saavutatud kõrgele integratsioonitasemele oleksid avatud lennunduspiirkonna eelised Uus-Meremaaga võimendatud, kuna kombineeritud turg oleks suurem.

Avatud lennundusturgude tulemusena:

- lennuettevõtjad tõhustaksid oma tegevust ning parandaksid oma rahvusvahelist konkurentsivõimet,
- reisijad ja lastisaatjad saaksid kasu suuremast valikust,

⁸ The Brattle Group, EL-USA avatud lennunduspiirkonna majanduslik mõju, Euroopa Komisjoni jaoks tehtud uurimus, detsember 2002.

- lennujaamad, lennundusega seotud teenused ja õhusõidukeid tootev tööstus saaksid kasu lennutranspordi kasvust,
- liikluse kasv hõlbustaks kaubanduse ja turismivoogude edasist kasvu.

4.6 Uus-Meremaaga sõlmitava avatud lennunduspiirkonna lepingu selged võimalikud eelised on leidnud kinnitust mõju hindamise uuringus, mille viisid läbi sõltumatud konsultandid. Samal ajal kui lühiajalised majanduslikud eelised võivad olla suhteliselt piiratud ühenduse ja Uus-Meremaa vaheliste peatusteta lendude väikese arvu ning juba olemasoleva turule ligipääsu taseme tõttu, oleks keskmine ja pikaajaline mõju teiste riikide jaoks Vaikse ookeani ääres arvestatav. Hiljutine uurimus on kinnitanud, et Uus-Meremaa lennutranspordi õiguslik ja poliitiline raamistik lubaks ühendusel sõlmida Uus-Meremaaga tüüplepingu, mille tulemuseks oleks õigusnormide suurem lähendamine ning uued võimalused EL majandusharu ja kasutajate jaoks. Uus-Meremaa jagab EL seisukohti mitmetes lennundusega seotud küsimustes ning on võtnud kohustuse arendada välja suuremad piirkondlikud turud, mis pikemas perspektiivis looks uusi arvestavaid turuvõimalusi.

5. JÄRELDUSED: UUS-MEREMAAGA KAVATSETAVATE LENNUTRANSPOORDIALASTE LÄBIRÄÄKIMISTE MÄRKIMISVÄÄRNE LISANDVÄÄRTUS

5.1 EL ja Uus-Meremaa vahelise lennutranspordi kaasajastatud raamistik pakub märkimisväärseid uusi võimalusi tugevdada lennutransporti konkurentsipõhises ja võrdses mänguruumis. Lisaks sellele tugevdaks see veelgi EL ja Uus-Meremaa vahelisi suurepäraseid kaubanduslikke ja poliitilisi suhteid.

Euroopa Liidu ja Uus-Meremaa vahelise lennutranspordi partnerluse mudel on inspireeritud püüdest täiustada ümberkorralduskava rahvusvahelisel tasandil. Sellest tulenevalt asendaks Euroopa Ühenduse ja Uus-Meremaa vaheline lennutranspordi liberaliseerimise leping kehtivaid kahepoolseid lennunduslepinguid Uus-Meremaa ja liikmesriikide vahel, kehtestaks EL ja Uus-Meremaa vahel kaasaegse lennuteenuste raamistiku ning tagaks võimalikult avatud ligipääsu turule ja võimalikult ranged õigusnormid. Seetõttu võiks see olla laiendatud lennutranspordi partnerluse mudeliks teiste kolmandate riikidega.

5.2 Uus-Meremaaga peetavate avatud lennunduspiirkonna lepingut käsitlevate läbirääkimiste eesmärk oleks avada turule ligipääs ja investeerimisvõimalused. Turule ligipääsu avamine ei tohi olla piiratud kolmanda ja neljanda vabaduse õigustega, vaid peab hõlmama viienda vabaduse õigusi.⁹ Uus-Meremaad ei saa teenindada peatusteta lendudega Euroopast. Seetõttu korraldatakse Euroopa Liidu ja Uus-Meremaa vahelised lennuteenused ühe vahepeatuse põhimõttel vahepunktide kaudu, mis iseenesest on olulised turud nii Aasia/Vaikse ookeani piirkonnas kui ka Põhja-Ameerikas. Lennuteenuste opereerimine vahepunktide ja Uus-Meremaa vahel ilma vastavate liiklusõigusteta ei oleks majanduslikult elujõuline. Seetõttu on viienda vabaduse õigused läbi selliste vahepunktide hädavajalikud, et maksimeerida lepingu potentsiaalseid eeliseid.

⁹ Kolmas vabadus on õigus lennutada reisijaid ja kaupa EList Uus-Meremaale. Neljas vabadus on õigus lennutada reisijaid ja kaupa Uus-Meremaalt ELi. Viies vabadus on õigus lennutada reisijaid ja kaupa vahepunktist Uus-Meremaale teenusega, mis algab ELis.

Mõned liikmesriigid on juba kehtestanud vastastikuse turule ligipääsu avamise Uus-Meremaaga. Hiljuti saavutas Ühendkuningriik Uus-Meremaaga kokkuleppe, mis sätestab turu liberaliseerimise kõrge määra. Siiski ei ole osa liikmesriike veel jõudnud turule ligipääsu edasijõudnud määrani oma suhetes Uus-Meremaaga. Kaheteistkümmel liikmesriigil ei ole praegu üldse ligipääsu Uus-Meremaa turule. See tasakaalustamata raamistik on viinud ühenduse lennuettevõtjate võimaluste ebavõrdsuseni, mis ei ole kooskõlas võrdsete võimalustega kõikidele ühenduse lennuettevõtjatele ühtsel turul.

Üldine lennutranspordileping ühenduse tasandil muudaks ühenduse lennundussuhted Uus-Meremaaga ühtseks ning annaks võrdsed õigused ja võimalused kõikidele ühenduse lennuettevõtjatele lennuteenusteks Uus-Meremaale. Lisaks looks see uusi turuvõimalusi lennuettevõtjatele nendes 12 liikmesriigis, kus praegu ei ole üldse õigusi lennutranspordi suhtes Uus-Meremaalt ja Uus-Meremaale. Lennutranspordileping ühenduse tasandil annaks samuti väiksematele lennuettevõtjatele võimaluse laiendada oma võrku Uus-Meremaale. Kuigi nõudlus transpordi järele mitmete liikmesriikide ja Uus-Meremaa vahel ei muudaks ilmingimata otselende ääriselt elujõuliseks, võiksid lennuettevõtjad püüda saavutada kaubanduslikke eeliseid Uus-Meremaale ja Uus-Meremaalt koodi jagamist käsitlevate kokkulepete kaudu.

EL ja Uus-Meremaa vaheline avatud lennunduspiirkonna leping lubaks Euroopa lennundusel investeerida Uus-Meremaale ja saada kasu Uus-Meremaalt pärit kapitalist. See lubaks Euroopa transpordiettevõtjatel luua rahvusvahelisi veoliine Aasia-Vaikse ookeani piirkonnas ning tõhustada sellega tegevust, võimaldades teenuste osutamist vastavalt nende ülemaailmsete klientide vajadustele ning enam mitte olla piiratud vajadusega kombineerida õigusi erinevate kahepoolsete lepingute alusel.

- 5.3 Avatud lennundusturud vajavad raamistikku, mis tagab õiglase konkurentsi ja kõrged ohutus-, turvalisus- ja keskkonnakaitsenormid. Turu avamine ja õigusloomet käsitlev koostöö ühtlustamise suunas peab toimuma käsikäes. Kahepoolsed lennunduslepingud mõnede EL liikmesriikide ja Uus-Meremaa vahel on taganud Uus-Meremaa lennuettevõtjatele täielikult avatud turule ligipääsu, tagamata seejuures piisavat õigusnormide lähendamist. Ühenduse tasandil Uus-Meremaaga sõlmitav üldine lennutranspordilepinguga tugevdataks rangeid ohutus-, turvalisus-, keskkonnakaitsese-, reisijate kaitse ja muid norme.

Seoses keskkonnaküsimustega peab leping olema kooskõlas EL kohustusega säästva arengu osas. Arvestamata eespool toodud majanduslikke eeliseid, on lennuliikluse eeldataval kasvul ka ebasoovitavaid kõrvalmõjusid, eriti õhu kvaliteedile ja müratasemele lennujaamade ümbruses, ning nad süvendavad globaalseid kliimamuutusi. On oluline, et leping ei piira EL võimet kohaldada reguleerivaid või majanduslikke instrumente nende kõrvalmõjude leevendamiseks. Õiglase konkurentsi kindlustamine on samuti üheks võtmeküsimuseks avatud lennundusturgude puhul. Õigusnormide suurema lähendamise saavutamise tagaks üldine ühenduse ja Uus-Meremaa vaheline lennutranspordileping konkrentsipõhised võrdsed võimalused, et vältida konkurentsi kahjustamist. Uus-Meremaal on tugevad konkrentsiga tegelevad asutused, kes rakendavad konkrentsieeskirju. Lennundusel puudub valitsuse toetus. Uus-Meremaal on ka kõrged lennundusohutus- ja turvalisusnormid. Uus-Meremaa jagab ühenduse keskkonnapoliitika eesmäärke.

Sellest tulenevalt, arvestades ohutus- ja turvalisusnormide, konkurentsieeskirjade ja keskkonnaeeskirjade jõustamise praegust taset Uus-Meremaal, on ühenduse ja Uus-Meremaa vahelise õigusloomet käsitleva kõrgetasemelise koostöö ja/või ühtlustamise väljavaated suurepäraseid.

Mitteametlikes uurimuslikes läbirääkimistes on Uus-Meremaa kinnitanud oma tahet saavutada ühendusega õigusnormide suurem lähendamine ning luua konkurentsipõhine ja võrdne mänguruum EL ja Uus-Meremaa lennuettevõtjatele. Sellist õigusnormide lähendamist on võimalik saavutada ainult ühenduse tasandil. Kahepoolsed lepingud ei suuda tagada õigusloomet käsitlevat piisavat koostööd. EL ja Uus-Meremaa vahelise lepinguga tuleks kehtestada koostöömehhanismid, et tagada lepingu eeskirjade järgimine ja edasiarendamine.

Uus-Meremaaga sõlmitava lennutranspordilepingu majanduslikke eeliseid suurendaksid veelgi samasugused Aasia/Vaikse ookeani piirkonna riikidega, eelkõige Austraaliaga, sõlmitavad lepingud. Seega peaks uus Euroopa Liidu ja Uus-Meremaa vaheline uus partnerlus olema avatud teistele riikidele, kes võivad soovida liituda.

Seda partnerlust saab progressiivselt arendada avatud lennunduspiirkonna suunas Euroopa Ühenduse ja Uus-Meremaa vahel. Uurimuslikud läbirääkimised on näidanud, et Uus-Meremaa jagab ühenduse püüdlusi kaasaegse rahvusvaheliste lennuteenuste raamistiku loomiseks, mis oleks vaba olemasolevatest piirangutest ning võimaldaks ülemaailmselt teenuseid osutada. Pakutud uue partnerluse tulemus saadaks selge signaali kolmandatele riikidele ühineda arengusuunaga paindlikuma rahvusvahelise lennutranspordi raamistiku poole.

- 5.4 Eespool toodut silmas pidades soovitab Euroopa Komisjon seetõttu, et nõukogu volitaks komisjoni alustama läbirääkimisi Uus-Meremaaga üldise lennutranspordilepingu sõlmimiseks.
- 5.5 Komisjon teeb tihedat koostööd liikmesriikidega ja kõikide asjassepuutuvate sidusrühmadega, et täiendada ja saavutada läbirääkimissuunistes sätestatud eesmärgid.