



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 2005.9.12
KOM(2005) 407 galutinis

KOMISIJOS KOMUNIKATAS

Bendrijos civilinės aviacijos politikos plėtojimas Naujosios Zelandijos atžvilgiu

KOMISIJOS KOMUNIKATAS

Bendrijos civilinės aviacijos politikos plėtojimas Naujosios Zelandijos atžvilgiu

1. ĮVADAS

- 1.1 Tarptautinis oro susisiekimasis paprastai reglamentuojamas dvišaliais tarp valstybių narių sudaromais, susitarimais. Vis dėlto galima laikyti, kad Bendrijos lygiu aviacijos išorės politika buvo pradėta vykdyti po 2002 m. lapkričio 5 d. Teisingumo Teismo sprendimo dėl vadinamojo „atviro dangaus“.

Kaip numatyta Europos Komisijos komunikate „*Bendrijos išorės politikos aviacijos srityje darbotvarkės rengimas*“¹ Europos bendrija su tam tikromis trečiosiomis šalimis sudarius susitarimus būtų sukurta didelė pridėdama vertė, sukuriant naujas ekonomines galimybes, kai kiek įmanoma plačiau atveriamos rinkos ir skatinamos investicijos. Be to, tokie susitarimai būtų tinkamiausia priemonė užtikrinti sąžiningą konkurenciją skatinant reguliavimo priemonių suderinimą.

Dėl to Europos Komisija pasiūlė pradėti tikslines derybas, kad pagrindiniuose pasaulio regionuose būtų sudaryti visapusiški oro susisiekimasis susitarimai, siekiant sustiprinti Europos pramonės skatinimo perspektyvas ir užtikrinti sąžiningą konkurenciją, tuo pat metu padedant reformuoti tarptautinę civilinę aviaciją.

- 1.2 2003 m. spalio mėn. Naujoji Zelandija paprašė pradėti derybas dėl susitarimo dėl oro susisiekimasis su Europos bendrija liberalizavimo. Naujoji Zelandija, vykdanči orientuotą į rinką ekonominę ir transporto politiką bei taikanti griežtus reguliavimo standartus – akivaizdžiai perspektyvi kandidatė su Europos bendrija sudaryti naujos kartos oro susisiekimasis susitarimą.

Dėl to Komisijos komunikate „*Bendrijos išorės politikos aviacijos srityje darbotvarkės rengimas*“ Naujoji Zelandija buvo įvardinta kaip pagrindinė šalis, su kuria Bendrija galėtų sudaryti susitarimą. Taryba savo išvadose dėl išorinių oro susisiekimasis santykių aiškiai atkreipė dėmesį į Naująją Zelandiją kaip į tinkamą kandidatę dėl kurios ateityje būtų galima prašyti įgaliojimų vesti visapuses derybas.²

- 1.3 Be to, Naujoji Zelandija, 2005 m. kovo 14 d. parafuodama susitarimą su Europos bendrija dėl tam tikrų oro susisiekimasis paslaugų aspektų, patvirtino savo įsipareigojimą kartu su Europos bendrija reformuoti oro susisiekimasis sistemą.

Susitarimas su Naująją Zelandija dėl oro susisiekimasis liberalizavimo dar labiau sutvirtins gerus santykius su šia šalimi, kuri pritaria Bendrijos tikslams reformuoti tarptautinio oro susisiekimasis sistemą. Jis ekonominiu atžvilgiu bus naudingas oro vežėjams, oro uostams, keleiviams, krovinių siuntėjams, turizmo sektoriui ir visai Europos Sąjungos ir Naujosios Zelandijos ekonomikai. Be to, jis taip pat reikšmingas

¹ KOM (2005) 79 galutinis, 2005 3 11.

² 2005 m. birželio 27 d. Tarybos išvados dėl Bendrijos išorės politikos aviacijos srityje darbotvarkės rengimo.

ir labai svarbus etapas reguliavimo sistemą, reglamentuojančią oro susisiekimo sektorių, siekiant reformuoti tarptautiniu mastu.

- 1.4 Dėl to Komisija šiuo komunikatu rekomenduoja, kad Taryba įgaliotų Komisiją Europos bendrijos vardu derėtis su Naująja Zelandija dėl visapusio atvirosios oro susisiekimo erdvės susitarimo, numatančio rinkos atvėrimą ir tuo pat metu vykdomą bendradarbiavimą priimant reguliavimo priemonės ir (arba) reguliavimo priemonių suderinimą prioritetinėse srityse: skrydžių saugos, aviacinio saugumo, aplinkos apsaugos, keleivių apsaugos ir konkurencijos taisyklių, užtikrinančių vienodas konkurencijos sąlygas, taikymo.

Gerų Naujosios Zelandijos Susisiekimo ministerijos ir Europos Komisijos tarnybų santykių buvo pasiekta derantis dėl horizontaliųjų susitarimų ir parengiamosiose derybose, kurie gali būti tinkamas pagrindas pradėti toliau siekiančias derybas dėl oro susisiekimo su Naująja Zelandija.

2. GALIOJANTI REGULIAVIMO SISTEMA, TAIKOMA ORO SUSISIEKIMO PASLAUGOMS TARP EUROPOS BENDRIJOS IR NAUJOSIOS ZELANDIJOS

Dvišaliai ES valstybių narių ir Naujosios Zelandijos susitarimai dėl oro susisiekimo paslaugų

- 2.1 Šiuo metu Naujosios Zelandijos oro susisiekimas su ES reglamentuojamas dvišaliais oro susisiekimo paslaugų susitarimais tarp Naujosios Zelandijos ir 12 ES valstybių narių³. Teisinio oro susisiekimo paslaugų pagrindo tarp Naujosios Zelandijos ir kitų 13 ES valstybių narių šiuo metu nėra .

Galiojanti Bendrijos ir Naujosios Zelandijos oro susisiekimo paslaugų reguliavimo sistema neleidžia oro linijų bendrovėms, keleiviams ir krovinių siuntėjams visiškai pasinaudoti laisvosios rinkos teikiamais pranašumais. Galiojančiais dvišaliais oro susisiekimo paslaugų susitarimais yra nustatyta nelygiavertė oro susisiekimo paslaugų tarp ES ir Naujosios Zelandijos sistema, nes ne visi susitarimai yra vienodai liberalūs galimybės pasinaudoti skrydžių laisvių teisėmis, keleivių vietų skaičiumi ir maršrutais atžvilgiu. Dėl šių skirtumų valstybių narių dvišalių oro susisiekimo paslaugų susitarimuose su Naująja Zelandija Bendrijos oro vežėjų galimybės ateityje bus nevienodos.

- 2.2 Galiojančiais dvišaliais ES valstybių narių ir Naujosios Zelandijos susitarimais dėl oro susisiekimo paslaugų, kaip daugumoje dvišalių susitarimų dėl oro susisiekimo paslaugų, yra nustatyta nacionalinių apribojimų, kurie Teisingumo Teismo sprendimu buvo paskelbti neteisėtais. 2005 m. kovo mėn. Europos Komisija su Naujosios Zelandijos aviacijos institucijomis susitarė dėl oro susisiekimo paslaugų tam tikrų aspektų („horizontalusis susitarimas“)⁴, (pagal tą susitarimą nacionalinės nuostatos keičiamos Bendrijos teisės nuostatomis). Šiuo susitarimu visoms ES oro

³ Austrija, Belgija, Danija, Prancūzija, Vokietija, Airija, Italija, Liuksemburgu, Nyderlandais, Ispanija, Švedija ir Jungtine Karalyste.

⁴ Tarybos sprendimo pasiūlymas, skirtas Europos bendrijos ir Australijos Sandraugos susitarimo dėl oro susisiekimo paslaugų tam tikrų aspektų pasirašymui ir laikinajam to susitarimo taikymui, KOM (2005) 267.

linijų bendrovėms iš esmės leidžiama, atsižvelgiant į turimas skrydžių teises, vykdyti skrydžius į Naująją Zelandiją iš bet kokios ES valstybės narės, kurioje jos yra įsisteigusios. Atsižvelgiant į skirtingus minėtų rinkų atvėrimo lygius, į dabartinį „horizontalųjį susitarimą“ su Naująja Zelandija reikėjo įtraukti trukdančią apeiti nuostatą, siekiant užkirsti kelią galimybei apeiti skrydžių teisėms taikomas galiojančius dvišalius apribojimus.

Oro susisiekimui Naujojoje Zelandijoje taikoma reguliavimo sistema

- 2.3 Naujoji Zelandija – oro susisiekimo liberalizavimo pradininkė. Naujoji Zelandija jau 1985 m. suformavo naują tarptautinę oro susisiekimo politiką, pagrįstą naudingumo ekonomikai, įskaitant prekybą ir turizmą, o ne nacionalinei oro linijų bendrovei, suvokimu.

Naujosios Zelandijos aviacijos politika yra pagrįsta prielaida, kad didžiausia ekonominė nauda būtų užtikrinama skatinant oro susisiekimo paslaugų liberalizavimą ir Vyriausybė nagrinės būdus sumažinti kliūtis, varžančias konkurenciją ir laisvą patekimą į rinką.

1985 m. Naujoji Zelandija buvo pasirašiusi 12 dvišalių susitarimų dėl oro susisiekimo paslaugų. Po 1985 m. labai padaugėjo oro linijų bendrovių, vykdančių skrydžius į Naująją Zelandiją ir iš jos, o į šią šalį ėmė atvykti kur kas daugiau turistų. Nuo 1990 m. pradžios Naujoji Zelandija aktyviai ieškojo galimybių sudaryti „atviro dangaus“ susitarimus, taip pat ir su Jungtinėmis Valstijomis bei keliolika valstybių narių.

Naujosios Zelandijos ir ES požiūris sutampa dėl daugelio „reikalų tvarkymo“ Pasaulio prekybos organizacijoje, kai jie būna susiję oro susisiekimo klausimais. Naujoji Zelandija pritarė ES pozicijai dėl aplinkos klausimų Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje.

- 2.4 Šiandien Naujosios Zelandijos aviacijos politikai yra būdinga labai moderni ir atvira reguliavimo sistema:
- nuo 1986 m. Naujoji Zelandija užsienio piliečiams leido įsigyti oro linijų bendrovių, kurios skrydžius vykdo vietiniais maršrutais, 100 % akcijų;
 - skrydžiams vykdyti vidaus maršrutais keliamas vienintelis reikalavimas – turėti skrydžių saugos pažymėjimą;
 - Naujoji Zelandija su visų geografinių regionų keliomis valstybėmis yra sudariusi „atviro dangaus“ susitarimus;
 - Naujoji Zelandija, vykdydama dvišales derybas, paskyrimo nuostatas paprastai siekia apibrėžti liberaliau, pirmenybę suteikdama „pagrindinei verslo vietai“, o ne tradicinei „nacionalinės nuosavybės teisės“ nuostatai.
- 2.5 2005 m. gegužės 27 d. Naujoji Zelandija ir Jungtinė Karalystė pasirašė Susitarimo memorandumą ir oro susisiekimo paslaugų susitarimą.

Į naują JK ir Naujosios Zelandijos susitarimą yra įtrauktos atitinkamos tipinės Bendrijos nuostatos, dėl kurių buvo susitarta ES–Naujosios Zelandijos horizontaliajame susitarime, ir JK ir Naujosios Zelandijos susitarime yra numatytos šios pagrindinės taisyklės:

- Jungtinės Karalystės paskirtosios oro linijų bendrovės be jokių apribojimų naudoja 5-ąją, 6-ąją, 7-ąją, 8-ąją ir 9-ąją skrydžių laisvės teisėmis; panašus reikalavimas taikomas Naujosios Zelandijos paskirtosioms oro linijų bendrovėms, nors ir su daliniais apribojimais, taikomais 5-ajai ir 7-ajai skrydžių laisvės teisėms vežti keleivius maršrutais tarp Londono ir JAV;
- liberalios „bendrojo kodo“ ir nuomos teisės;
- liberali užsakomųjų skrydžių organizavimo tvarka;
- liberali tarifų nustatymo tvarka;
- nuostatos dėl sąžiningos konkurencijos, valstybės pagalbos ir antžeminių paslaugų oro uostuose.

2.6 Naujoje Zelandijoje licencijas oro linijų bendrovėms išduoda Susisiekimo Ministerija. Tarptautinius reguliariusius skrydžius į Naująją Zelandiją vykdančios oro linijų bendrovės, turi turėti Tarptautinį pažymėjimą oro susisiekimui vykdyti. Licencijų išdavimo tvarka nustatomas skrydžių laisvės teisių, kuriomis buvo pasikeista derybose, leidimo įgyvendinti ir kontrolės mechanizmas. Naujosios Zelandijos oro linijų bendrovėms licencijų išdavimu suteikiamos skrydžių laisvės teisės, kurios daugelyje oro susisiekimo paslaugų susitarimų (OSPS, angl. ASA) kol kas tebėra ribojamos.

2.7 Naujosios Zelandijos Civilinės aviacijos administracija buvo įsteigta 1992 m. Civilinės aviacijos įstatymu. Pagrindinė šios institucijos funkcija – motyvuotai skiriant lėšas, skatinti civilinės aviacijos skrydžių saugą ir aviacinį saugumą. Minėtos institucijos įgaliojimai – rengti skrydžių saugos ir aviacinio saugumo standartus, prižiūrėti skrydžių saugos ir aviacinio saugumo standartus, tirti avarijas ir nelaimingus atsitikimus. Civilinės aviacijos administracijos vadovas yra atsakingas už pažymėjimų ir kitų aviacijos dokumentų išdavimą.

2.8 2001 m. Naujoji Zelandija, kartu su Brunėjumi, Čile, Singapūru, Jungtinėmis Amerikos Valstijomis ir kitomis šalimis, pasirašė daugiašalį „atviro dangaus“ susitarimą – vadinamąjį Daugiašalį susitarimą dėl oro susisiekimo liberalizavimo (DSOSL, angl. MALIAT). Naujoji Zelandija yra DSOSL susitarimo valstybė depozitarė⁵. Pagrindinės DSOSL susitarimo ypatybės – laisvas maršrutų sudarymas, neapribotos skrydžių laisvės teisės ir neribojamas keleivių vietų skaičius. DSOSL susitarimą pasirašiusios valstybės vienos kitoms suteikė neribojamas trečiąją, ketvirtąją, penktąją ir šeštąją skrydžių laisvės teises ir neribotą septintąją skrydžių laisvės teisę vien tik krovininių vežimui. Nuosavybės nacionalinio kapitalo dalies reikalavimų nebūtina vykdyti siekiant, kad DSOSL pasirašiusios valstybės

⁵ Kitos DSOSL susitarimą pasirašiusios valstybės: Jungtinės Amerikos Valstijos, Brunėjus, Peru, Samoa ir Tonga.

organizuotų skrydžius vienos į kitų teritoriją. Naujoji Zelandija ėmėsi dar kitų veiksmų – kartu su Čile, Singapūru ir Brunėjumi – pasirašė vadinamąjį DSOSL protokolą⁶. Be DSOSL susitarime nustatytų skrydžių laisvės teisių, DSOSL protokolas septintąją skrydžių laisvės teisę leidžia taikyti skrydžiams, kuriais vežami keleiviai, ir kabotažo teises, jeigu toliau tęsiamas tarptautinis skrydis.

- 2.9 Australija ir Naujoji Zelandija dėl Bendros aviacijos rinkos (BAR, angl. SAM) susitarė 1996 m., o rinkos kūrimas buvo baigtas 2002 m. Sukūrus bendrą aviacijos rinką, reguliariąsias keleivių vežimo tarp Australijos ir Naujosios Zelandijos paslaugas teikiančių oro linijų bendrovių padaugėjo iki 12 bei taip pat gerokai padaugėjo pervežamų keleivių. Sukūrus bendrą aviacijos rinką Australijos vežėjai gavo teisę vykdyti vietinius skrydžius Naujoje Zelandijoje ir atvirkščiai.

Bendroje aviacijos rinkoje abiejų šalių vežėjai, jeigu jie atitinka paslaugų teikimo Australijos arba Naujosios Zelandijos vidaus rinkose reikalavimus arba kai bent 50 % oro linijų bendrovių nuosavybės priklauso Australijos ir (arba) Naujosios Zelandijos piliečiams ir jeigu minėti piliečiai valdo tas bendroves, savo nuožiūra ir be jokių apribojimų naudotis keleivių vietų skaičiumi, įskaitant kabotažą. Abiejų šalių skrydžių saugos institucijos taip pat susitarė dėl dvišalio visų su aviacija susijusių išduotų pažymėjimų pripažinimo.

3. EUROPOS SĄJUNGOS IR NAUJOSIOS ZELANDIJOS SANTYKIŲ STIPRINIMAS

- 3.1 Oficialus statusas Europos Sąjungos ir Naujosios Zelandijos santykiams buvo suteiktas 1999 m. gegužės 1 d., pasirašius bendrą deklaraciją dėl Europos Sąjungos ir Naujosios Zelandijos santykių. Bendras tikslas sprendžiant ekonominius klausimus – skatinti atvirų laisvų rinkos ekonomikų plėtrą. Naujosios Zelandijos ir ES požiūris sutampa daugeliu tarptautinės ir ekonominės politikos klausimų.

Europos Sąjunga, jeigu būtų vertinama komercinių santykių atžvilgiu, būtų trečioji didžiausia eksporto paskirties vieta po Australijos ir Japonijos (2,7 milijardo eurų) ir antras didžiausias regionas, iš kurio Naujoji Zelandija importuoja (2,4 milijardai eurų).⁷ Apskritai Europos Sąjunga – antras didžiausias prekybinis Naujosios Zelandijos prekybos partneris. Kas kartą vis labiau didėja Europos Sąjungos prekyba paslaugomis su Naująja Zelandija. Be to, Europos Sąjunga yra svarbi Naujosios Zelandijos investicijų vieta, o Europos Sąjunga – stambus užsienio investuotojas Naujoje Zelandijoje.

- 3.2 Atsižvelgiant į geografinį atstumą oro susisiekimas yra svarbus užtikrinant prekybinius ir socialinius Naujosios Zelandijos santykius su ES. Oro susisiekimas yra nuolat svarstomas per aukšto lygio Naujosios Zelandijos ir ES susitikimus ir rengiant veiklos planus, paskutinis svarstymas – per ES ir Naujosios Zelandijos ministrų lygio „troikos“ susitikimą 2005 m. vasario mėn.

⁶ 2001 m. gruodžio mėn. DSOSL protokolas įsigaliojo Singapūre, Naujojoje Zelandijoje ir Brunėje, o 2003 m. gruodžio mėn. – Čilėje.

⁷ Eurostatas, Statistinių duomenų met knyga: ES išorės ir vidaus prekyba, 2003 m. leidinys

- 3.3 Naujoji Zelandija oficialiai paprašė pradėti derybas, kad būtų sudarytas susitarimas dėl oro susisieikimo su Europos bendrija liberalizavimo. Pradėjus derėtis dėl oro susisieikimo, būtų dar labiau sustiprinti ekonominiai ir politiniai ES ir Naujosios Zelandijos saitai.

4. EKONOMINĖ VISAPUSIO EUROPOS BENDRIJOS IR NAUJOSIOS ZELANDIJOS SUSITARIMO DĖL ORO SUSISIEKIMO NAUDA

- 4.1 Šiuo metu „Air New Zealand“ vykdo tiesioginius skrydžius tarp Bendrijos ir Naujosios Zelandijos (per Los Andželą į Londoną). Keletas Bendrijos oro vežėjų pagal „bendrojo kodo“ sutartis vykdo netiesioginius skrydžius į Naująją Zelandiją ir keli Bendrijos oro vežėjai taip pat teikia tolimojo krovinių vežimo į Naująją Zelandiją paslaugas. Į Naująją Zelandiją iš ES atvyksta kas kartą vis daugiau lankytojų, ypač padidėjo atvykstančių turistų skaičius. Tarp Naujosios Zelandijos ir ES keliaujančių žmonių skaičius nuo 540 000 (2002 m.) padidėjo iki 640 000 (2004 m.). Atsižvelgiant į didelį atstumą, galima rinktis įvairius netiesioginius skrydžius per Azijos ir Didžiojo vandenyno regioną ir per Jungtines Amerikos Valstijas.

Bendrijos požiūrio nauda ir pridedamoji vertė

- 4.2 Net jeigu liberalizavus oro susisieikimą tarp Europos Bendrijos ir Naujosios Zelandijos neatidėliotinas ekonominis poveikis ES ekonomikai artimiausiu metu, atsižvelgiant į ribotą ES ir Naujosios Zelandijos tiesioginių skrydžių rinką, būtų ne pernelyg didelis, panaikinus apribojimus rinkoje atsirastų daugiau galimybių ES oro vežėjams ir padidėtų tiesioginių skrydžių visoje ES ir Naujosios Zelandijos rinkoje svarba.

Padidėjus (tiesioginio) oro susisieikimo paslaugų skaičiui, būtų suteiktas postūmis prekybai ir turizmui tarp ES ir Naujosios Zelandijos ir, vadinasi, ES ekonomika turėtų visapusiškos ekonominės naudos.

- 4.3 Naujoji Zelandija, taikanti griežtus reguliavimo standartus ir į rinką orientuotą ekonominę ir susisieikimo politiką, yra tinkamiausia kandidatė, su kuria Bendrijos lygiu būtų galima sudaryti susitarimą dėl atvirosios oro erdvės. ES ir Naujosios Zelandijos susitarimas dėl oro susisieikimo galėtų būti pavyzdys, kuriuo būtų įmanoma remtis liberalizuojant oro susisieikimo rinkas su kitomis trečiosiomis šalimis. Naujoji Zelandija – pagrindinė oro susisieikimo ir rinkos integravimo iniciatorė Azijos ir Didžiojo vandenyno regione. Platesnis oro susisieikimo santykių su kitomis trečiosiomis šalimis poveikis būtų labai naudingas Europos ekonomikai.
- 4.4 Tačiau kur kas svarbesnis nei trumpalaikis ekonominis poveikis būtų vidutinės trukmės ekonominis poveikis kitoms su oro susisieikimu susijusioms rinkoms. Ekonominiai atvirų tarptautinių oro susisieikimo rinkų privalumai aiškiai buvo nustatyti Europos Komisijos užsakytame tyrime dėl ES–JAV atvirosios oro susisieikimo erdvės ekonominio poveikio⁸. Jeigu būtų panaikinti taikomi savaitinio

⁸ *Brattle Group*, ES-JAV Atvirosios oro susisieikimo erdvės ekonominis poveikis, Europos Komisijos užsakymu parengtas tyrimas, 2002 m. gruodžio mėn.

skrydžių skaičiaus ir skrydžių maršrutų apribojimai, oro eismo apimtys turėtų didėti. Jeigu būtų užtikrintas laisvas patekimas į rinką, oro linijų bendrovės galėtų naudotis naujų rinkų galimybėmis ir siūlyti oro susisiekimo paslaugas tais maršrutais, kuriais jas teikti pageidautų minėtų bendrovių keleiviai. Tarpvalstybinių investicijų srautai dar labiau padidins gaunamą naudą.

Visiškai liberalizuoti oro susisiekimą su Naująja Zelandija galima tik Bendrijos lygiu. Kadangi ES įstatymai ES vežėjams nustato nuosavybės reikalavimus, Bendrija taip pat turi liberalizuoti nuosavybei ir valdymui taikomus reikalavimus.

Platesnis oro susisiekimo santykių su kitomis trečiosiomis šalimis poveikis būtų labai naudingas Europos ekonomikai. Kadangi Australija ir Naujoji Zelandija yra sukūrusios bendrą oro susisiekimo rinką ir atsižvelgiant į aukštą jau užtikrintą tų dviejų rinkų integravimo lygį, nauda, kurios būtų gaunama su Naująja Zelandija įsteigus atvirąją oro susisiekimo erdvę, dar padidėtų, nes minėtos rinkos poveikis būtų kaip jungtinės rinkos.

Jeigu būtų atvertos minėtos oro susisiekimo rinkos:

- oro linijų bendrovės savo veiklą vykdytų dar veiksmingiau ir padidėtų jų tarptautinis konkurencingumas,
- keleiviai ir krovinių siuntėjai turėtų platesnį pasirinkimą,
- oro uostai, su oro susisiekimu susijusios paslaugos ir orlaivių gamybos pramonė turėtų naudos iš padidėjusio oro susisiekimo srauto,
- padidėjus oro eismui būtų lengviau plėsti prekybos ir turizmo srautus.

- 4.6 Neginčytiną numatomą atvirosios oro susisiekimo erdvės susitarimo su Naująja Zelandija naudą patvirtino poveikio įvertinimo tyrimas, kurį atliko nepriklausomi patarėjai. Nors trumpalaikę ekonominę naudą gali iš dalies mažinti ta aplinkybė, kad tarp Bendrijos ir Naujosios Zelandijos vykdoma mažai tiesioginių skrydžių ir jau nusistovėjęs patekimo į rinką laipsnis, ekonominis susitarimo su Naująja Zelandija poveikis per vidutinės trukmės laikotarpio ir ilgalaikis poveikis kitoms Didžiojo vandenyno pakrančių šalims būtų pakankamai didelis. Naujas tyrimas patvirtino, kad Naujojoje Zelandijoje oro susisiekimui taikoma reguliavimo ir politikos formavimo sistema leistų Bendrijai su Naująja Zelandija sudaryti pavyzdinį susitarimą, kuris užtikrintų aukštesnius reguliavimo priemonių suderinimo lygius ir naujas galimybes ES pramonei ir vartotojams. Naujoji Zelandija pritaria ES pozicijai dėl daugelio su aviacija susijusių klausimų ir yra įsipareigojusi sukurti didesnes regionines rinkas, kurios ilgainiui užtikrintų svarbias naujas rinkos galimybes.

5. IŠVADOS: DIDELĖ PASIŪLYTŲ ES–NAUJOSIOS ZELANDIJOS DERYBŲ DĖL ORO SUSISIEKIMO PRIDĖTINĖ VERTĖ

- 5.1 Atnaujinta oro susisiekimo tarp ES ir Naujosios Zelandijos sistema suteikia daug naujų galimybių tobulinti oro susisiekimą vienodomis konkurencijos sąlygomis. Be to, atnaujinta sistema dar labiau būtų sustiprinti dabartiniai puikūs prekybiniai ir politiniai ES ir Naujosios Zelandijos ryšiai.

Kurti Europos Sąjungos ir Naujosios Zelandijos bendradarbiavimo oro susisiekimo sektoriuje modelį paskatino ketinimas ateityje imtis veiksmų minėtam sektoriui reformuoti tarptautiniu lygiu. Numatomu parengti susitarimu dėl oro susisiekimo tarp Europos bendrijos ir Naujosios Zelandijos liberalizavimo turėtų būti pakeisti galiojantys dvišaliai Naujosios Zelandijos ir ES valstybių narių susitarimai dėl oro susisiekimo paslaugų ir nustatyta moderni oro susisiekimo paslaugų tarp ES ir Naujosios Zelandijos sistema, apimanti kiek įmanoma plačią atvirą rinką ir kuo aukštesnio lygio reguliavimo standartus. Dėl to minėtas susitarimas galėtų būti pavyzdys užmezgant visapusę partnerystę su kitomis trečiosiomis šalimis.

- 5.2 Derantis su Naująja Zelandija dėl atvirosios oro susisiekimo erdvės būtų siekiama suteikti patekimą į rinką ir suteikti galimybes investuoti. Patekimo į rinką negalima apriboti suteikiant vien trečiąją ir ketvirtąją skrydžių laisvės teisę – taip pat turi būti suteikta penktoji skrydžių laisvės teisė.⁹ Į Naująją Zelandiją iš Europos negalima vykdyti skrydžių be nusileidimo tarpiniame punkte. Dėl to oro susisiekimo paslaugos tarp ES ir Naujosios Zelandijos yra teikiamos vieną kartą nusileidžiant tarpiniuose punktuose, kurie patys laikomi didelėmis rinkomis Azijos ir Didžiojo vandenyno regionuose ir Šiaurės Amerikoje. Ekonominiu atžvilgiu nebūtų tikslinga teikti oro susisiekimo paslaugas tarp tarpinių punktų ir Naujosios Zelandijos neturint atitinkamų teisių organizuoti eismą. Dėl to penktoji skrydžių laisvės teisė, taikoma tų tarpinių punktų atžvilgiu, yra labai svarbi siekiant užtikrinti galimą susitarimo naudą.

Naujoji Zelandija su keliomis valstybėmis narėmis jau yra sudariusi susitarimą, pagal kurį abi pusės viena kitai suteikia patekimą į rinką. Visai neseniai Jungtinė Karalystė sudarė su Naująja Zelandija susitarimą, numatantį aukštą rinkos liberalizavimo lygį. Tačiau kitos valstybės narės su Naująja Zelandija kol kas nėra užmezgusios santykių, užtikrinančių aukštą patekimo į rinką lygį. Šiuo metu dvylika valstybių narių apskritai neturi jokios prieigos į Naujosios Zelandijos rinką. Dėl tokios nesuderintos sistemos Bendrijos oro vežėjai negali naudotis vienodomis galimybėmis ir šis galimybių skirtumas nėra suderinamas su vienodomis visų Bendrijos oro vežėjų galimybėmis bendroje rinkoje.

Išsamiau Bendrijos lygiu sudarytu oro susisiekimo susitarimu Bendrijos oro susisiekimo su Naująja Zelandija būtų užtikrinti nuoseklūs ryšiai ir visiems Bendrijos oro vežėjams, teikiantiems oro susisiekimo paslaugas į Naująją Zelandiją, būtų numatytos vienodos teisės ir galimybės. Be to, minėtas susitarimu 12 valstybių narių oro vežėjų būtų sukurtos svarbios naujos rinkos galimybės, kurie šiuo metu neturi jokių teisių organizuojant oro susisiekimą su Naująja Zelandija. Bendrijos lygiu sudarytu susitarimu mažesniems vežėjams taip pat būtų suteikta galimybė savo tinklą išplėsti Naujojoje Zelandijoje. Net jei oro eismo paklausa tarp kelių valstybių narių ir Naujosios Zelandijos neužtikrintų, kad ekonominiu atžvilgiu būtų tikslinga planuoti vykdyti tiesioginius skrydžius tarp tų valstybių ir Naujosios Zelandijos, oro vežėjai galėtų turėti komercinės naudos iš susitarimų dėl dviejų vežėjų kartu į Naująją Zelandiją ir iš jos vykdomų skrydžių (*code-sharing arrangements*).

⁹ Trečioji skrydžių laisvės teisė – teisė vežti keleivius ir krovinius iš ES į Naująją Zelandiją. Ketvirtoji skrydžių laisvės teisė – teisė vežti keleivius ir krovinius iš ES į Naująją Zelandiją. Penktoji skrydžių laisvės teisė – teisė keleivius ir krovinius iš tarpinio punkto vežti į Naująją Zelandiją teikiant paslaugą, kuri pradedama teikti iš ES.

ES–Naujosios Zelandijos susitarimas Europos oro linijų bendrovių sektoriui leistų investuoti Naujojoje Zelandijoje ir gauti naudos iš kapitalo, kurio kilmės šalis yra Naujoji Zelandija. Minėtas susitarimas Europos krovinių vežėjams leistų Azijos–Ramiojo vandenyno regione steigti tarptautines krovinių vežimo trasas ir taip padidinti savo operacijų veiksmingumą, suteiktą galimybę teikti paslaugas atsižvelgiant į ES krovinių vežėjų klientų visame pasaulyje poreikius ir minėtų vežėjų jau nevaržytą būtinybę derinti dvišaliais susitarimais numatytas teises.

- 5.3 Atvirosioms oro susisiekimo rinkoms yra reikalinga sistema, kuria būtų užtikrinta sąžininga konkurencija, griežti skrydžių saugos, aviacinio saugumo ir aplinkos apsaugos standartai. Turi būti ne tik atveriamą rinka, bet tuo pačiu metu bendradarbiaujama taikant reguliavimo priemones, siekiant užtikrinti integravimą. Dvišaliai susitarimai dėl oro susisiekimo paslaugų tarp valstybių narių ir Naujosios Zelandijos jos oro vežėjams be jokių apribojimų suteikė patekimą į rinką, tačiau tinkamai neužtikrino reguliavimo priemonių suderinimo. Bendrijos lygiu visapusių susitarimų dėl oro susisiekimo su Naująja Zelandija būtų sustiprinti aukšti skrydžių saugos, aviacinio saugumo ir aplinkos, keleivių apsaugos standartai ir veiksmingiau sprendžiami kiti su reguliavimu susiję klausimai.

Susitarimas su aplinka susijusių klausimų atžvilgiu turi atitikti ES įsipareigojimus, kuriuos ES yra priėmusi dėl tvariosios plėtros. Be minėtos ekonominės naudos, numatoma oro eismo plėtra taip pat turi nepageidautinų poveikių (oro kokybei, triukšmo lygiui prie oro uostų ir įtakos visuotinei klimato kaitai). Svarbu numatyti, kad susitarimu nebūtų ribojamos ES galimybės taikyti reguliavimo arba ekonomines priemones nepageidautinam poveikiui mažinti. Sąžiningos konkurencijos užtikrinimas – kitas svarbus atvirųjų oro susisiekimo rinkų klausimas. Užtikrinus aukštesnius reguliavimo priemonių suderinimo lygius, išsamiau oro susisiekimo tarp Bendrijos ir Naujosios Zelandijos susitarimu būtų nustatytos vienodos konkurencijos sąlygos, padėsiančios išvengti konkurencijos iškraipymo. Naujoji Zelandijoje yra veiksmingos konkurencijos institucijos, verčiančios laikytis konkurencijos taisyklių. Vyriausybė oro linijų bendrovėms neteikia pagalbos. Naujoji Zelandija taip pat taiko griežtus skrydžių saugos ir aviacinio saugumo reikalavimus. Naujoji Zelandija pritaria Bendrijos nustatytiems aplinkos politikos tikslams. Dėl minėtų priežasčių ir remiantis dabartiniu skrydžių saugos, aviacinio saugumo standartų, konkurencijos taisyklių ir su aplinka susijusių taisyklių įgyvendinimo lygiu Naujojoje Zelandijoje, yra puikios galimybės Bendrijos ir Naujosios Zelandijos aukšto lygio bendradarbiavimui taikant ir (arba) suderinant reguliavimo priemones.

Naujoji Zelandija per neoficialias parengiamąsias derybas patvirtino ryžtą siekti aukšto laipsnio reguliavimo priemonių suderinimo su Bendrija ir nustatyti vienodas konkurencines galimybes ES ir Naujosios Zelandijos vežėjams. Minėtas reguliavimo priemones suderinti galima tik Bendrijos lygiu. Dvišaliais susitarimais neužtikrinamas reikiamas bendradarbiavimas reglamentavimo derinimo klausimais. ES–Naujosios Zelandijos susitarimu turėtų nustatyti bendradarbiavimo mechanizmai, užtikrinantys susitarimo taisyklių laikymąsi ir jų tobulinimą.

Ekonominę susitarimo dėl oro susisiekimo su Naująja Zelandija naudą dar labiau padidintų panašūs susitarimai su Azijos ir Didžiojo vandenyno regiono šalimis, ypač Australija. Vadinasi, Europos Sąjungos ir Naujosios Zelandijos nauja partnerystė turėtų būti atvira kitoms šalims, kurios norėtų prie jos prisijungti.

Šią partnerystę galima palaipsniui plėtoti, kol Europos Bendrija ir Naujoji Zelandija galiausiai sudarys atvirosios oro susisiekimo erdvės susitarimą. Parengiamosios derybos patvirtino, kad Naujoji Zelandija pritaria Bendrijos ketinimams įsteigti modernią tarptautinių oro susisiekimo paslaugų sistemą, kuriai nebūtų taikomi galiojantys apribojimai ir kuria būtų numatytos galimybės paslaugas teikti visame pasaulyje. Siūlomos naujos partnerystės rezultatas – kitas trečiasis šalis pasiektų aiškus raginimas prisidėti prie siečio kurti lankstesnę tarptautinio oro susisiekimo sistemą.

- 5.4 Atsižvelgdama į tai, kas buvo minėta, Europos Komisija rekomenduoja Tarybai įgalinti Komisiją pradėti derybas su Naująja Zelandija siekiant sudaryti visapusišį susitarimą dėl oro susisiekimo.
- 5.5 Komisija, aiškindama derybų nurodymuose nustatytus tikslus ir jų siekdama, artimai bendradarbiaus su valstybėmis narėmis ir visomis suinteresuotomis šalimis.