



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 05.09.2005
COM(2005) 408 galīgā redakcija

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS

Kopienas civilās aviācijas politikas izstrāde attiecībā uz Austrāliju

1. IEVADS

- 1.1. Tradicionāli starptautisko gaisa transportu reglamentē divpusēji nolīgumi starp atsevišķām valstīm. Taču Eiropas Kopienas Tiesas 2002. gada 5. novembra spriedumi, saukti "atvērto debesu" spriedumi, kļuva par Kopienas aviācijas ārējās politikas 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. Austrālija 2003. gada oktobrī lūdza uzsākt sarunas par nolīgumu attiecībā uz gaisa transporta liberalizāciju ar Eiropas Kopienas. Tā kā Austrālijai ir uz tirgu orientēta ekonomikas un transporta politika un augsti regulējuma standarti, tā ir acīmredzama un daudzsološa pretendente, ar ko Eiropas Kopienas varētu noslēgt jaunās paaudzes gaisa transporta nolīgumu.

Tāpēc Austrālija Komisijas paziņojumā "*Kopienas ārējās aviācijas politikas programmas izstrāde*" tika norādīta kā iespējamā galvenā valsts, ar ko visa Kopienas varētu noslēgt nolīgumu. Padome secinājumos par ārējām attiecībām aviācijas jomā ir skaidri minējusi Austrāliju kā potenciālu pretendenti, kas varētu atbilst turpmākai prasībai pēc visaptverošām sarunu pilnvarām².

- 1.3. Turklāt Austrālija ir pierādījusi apņemšanos reformēt gaisa transporta regulējumu kopā ar Eiropas Kopienas, 2005. gada 7. aprīlī parafējot nolīgumu ar Eiropas Kopienas par atsevišķiem gaisa satiksmes pakalpojumu aspektiem.

Nolīgums ar Austrāliju par gaisa transporta liberalizāciju vēl vairāk stiprinās labās attiecības ar Austrāliju, 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 saimniecības nozarēm Eiropas Savienībā un Austrālijā. Turklāt (un 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 Austrāliju, apvienojot tirgus atvēršanu ar paralēlu procesu — sadarbību regulējuma jomā un/vai regulējuma konvergenci īpaši prioritārajās jomās, piemēram, aviācijas lidojumu drošība,

¹ KOM(2005) 79 galīgais, 11.3.2005.

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

aviācijas drošība, vides aizsardzība, pasažieru aizsardzība un konkurences noteikumu piemērošana, kas nodrošina netraucētas darbības vidi, kā arī godīgas un vienādas konkurences apstākļus.

Pēdējo piecu gadu laikā ir izveidoti labi izpētes kontakti starp Austrālijas struktūra *Department of Transport and Regional Services* un Eiropas Komisijas dienestiem, kas var kalpot par labu pamatu, lai uzsāktu oficiālas sarunas ar Austrāliju.

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

Divpusējie gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumi starp ES dalībvalstīm un Austrāliju

- 2.1. Pašreiz gaisa transportu starp Austrāliju un ES reglamentē 15 divpusēji gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumi³. Gaisa satiksmes pakalpojumiem starp pārējām 10 ES dalībvalstīm un Austrāliju pašlaik nav juridiska pamata.

Pašreizējais regulējums gaisa satiksmes pakalpojumiem starp Eiropas Kopien un Austrāliju 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 Austrāliju, jo ne visi nolīgumi ir vienādi liberāli attiecībā uz pieejamām brīvībām un jaudu. Tā kā šo atšķirību dēļ, kas bija dalībvalstu divpusējos nolīgumos ar Austrāliju, 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 Austrāliju ietver tādus ierobežojumus attiecībā uz valstspiederību, ko Eiropas Kopien Tiesa ir atzinusi par nelikumīgiem. 2005. gada aprīlī Eiropas Komisija panāca vienošanos ar Austrālijas 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 Austrāliju no jebkuras ES dalībvalsts, kur tās ir reģistrētas. Iepriekš minētās nesaskaņotības dēļ, nesekmīgajā "Horizontālajā nolīgumā" ar Austrāliju bija nepieciešams iekļaut "neapiešanas" klauzulu, lai izvairītos no pašreizējo dažādo divpusējo ierobežojumu iespējamās apiešanas attiecībā uz tiesībām veikt satiksmi.

Regulējums gaisa transportam Austrālijā

- 2.3. Pēdējos gados Austrālija ir izdarījusi nozīmīgas izmaiņas aviācijas politikā, lai veicinātu ceļošanu, tirdzniecību un tūrismu. Aviācijas politika, ko īsteno Austrālija, ietver daudzpusēju starptautisko gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumu

³ Austrija, Čehijas Republika, Dānija, Somija, Francija, Vācija, Grieķija, Īrija, Itālija, Luksemburga, Malta, Nīderlande, Polija, Zviedrija un Apvienotā Karaliste ir noslēgušas divpusējus gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumus ar Austrāliju.

⁴ Priekšlikums Padomes lēmumam par Eiropas Kopienas un Austrālijas Savienības nolīguma parakstīšanu un provizorisku piemērošanu attiecībā uz atsevišķiem gaisa satiksmes pakalpojumu aspektiem, KOM(2005) 264.

liberalizāciju, aviosabiedrību īpašumtiesību liberalizāciju un starptautiskās aviācijas liberalizāciju.

- 2.4. Tiesības veikt satiksmi, kas ir pieejamas Austrālijas gaisa pārvadātājiem saskaņā ar divpusējiem gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumiem, individuālajiem gaisa pārvadātājiem piešķir Starptautiskā gaisa satiksmes pakalpojumu komisija. Tiesības veikt satiksmi piešķir ar mērķi veicināt starptautisko gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanas ekonomisko efektivitāti⁵ ar konkurences palīdzību.
- 2.5. Austrālija ar 22 valstīm ir noslēgusi “atvērto debesu” nolīgumus, kuros neierobežotas tiesības veikt satiksmi ir paredzētas tikai kravu pārvadājumiem.

Austrālija un Jaunzēlande 1996. gadā vienojās par aviācijas vienoto tirgu (*SAM*), un to izveidoja 2002. gadā. Pēc aviācijas vienotā tirgus izveides regulāro gaisa satiksmes līniju skaits starp Austrāliju un Jaunzēlandi palielinājās līdz 12 pārvadātājiem, tādējādi nozīmīgi palielinājās pārvadāto pasažieru skaits. Aviācijas vienotais tirgus dod Austrālijas pārvadātājiem pieeju iekšzemes lidojumiem Jaunzēlandē un otrādi.

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.

- 2.6. Pēc ierobežojumu atcelšanas Austrālijas tirgū 1990. gadā vairs nav ārvalstu īpašumtiesību ierobežojumu attiecībā uz iekšzemes aviosabiedrībām, izņemot *Qantas*. Ārvalstu personām, tai skaitā ārvalstu aviosabiedrībām drīkst piederēt līdz 100% Austrālijas vietējās aviosabiedrības kapitāla daļu. Taču ārvalstu īpašumtiesības starptautiskajās aviosabiedrībās ir ierobežotas līdz 49%, lai nodrošinātu, ka citas valstis atzīs aviosabiedrības izraudzīšanu, jo lielākajai daļai divpusējo gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumu pamatā joprojām ir tradicionālās valsts īpašumtiesību prasības⁶. Īpaši īpašumtiesību un pārvaldīšanas noteikumi paredzēti Austrālijas galvenajam starptautiskajam gaisa pārvadātajam 1992. gada *Qantas* pārdošanas aktā, kas ierobežo viena ārzemju ieguldītāja īpašumtiesības līdz 25%. Tomēr Austrālijas valdība pašreiz apsver iespēju atcelt ārvalstu īpašumtiesību ierobežojumus attiecībā uz *Qantas*.
- 2.7. Konkurenci ierobežojoša darbība gaisa transporta nozarē ir aizliegta ar Tirdzniecības prakses aktu, ko ieviesa Austrālijas Konkurences un patērētāju komisija.

Civilās aviācijas lidojumu drošības dienests atbild par lidmašīnu sertifikāciju, licencēšanu un lidojumu drošības uzraudzību, ieskaitot ārvalstu lidaparātu pārbaudi. Dati par Austrālijā reģistrētajiem gaisa pārvadātājiem liecina, ka to lidojumu drošums ir teicams.

⁵ Starptautisko gaisa satiksmes pakalpojumu komisijas 1992. gada akta 3. daļa.

⁶ 1920. gada Aeronavigācijas akta 11.A daļa.

3. TURPMĀKA EIROPAS SAVIENĪBAS UN AUSTRĀLIJAS ATIECĪBU STIPRINĀŠANA

- 3.1. Austrālija ir Eiropas Savienības tuvs politisks partneris. Eiropas Savienības un Austrālijas attiecībām raksturīgas kopīgas vērtības un konverģenti globāli mērķi.

Eiropas Savienība un Austrālija 1997. gadā ar kopīgu deklarāciju uzsāka divpusēju sadarbību, kuras pamatā ir kopīga vēlme veicināt veselīgu pasaules ekonomikas attīstību, balstoties uz brīva un atvērta tirgus principiem.

- 3.2. Savstarpējo ekonomiskās attiecību jomā Eiropas Savienība ir Austrālijas lielākais tirdzniecības partneris. Eksports no Eiropas Savienības uz Austrāliju vienmērīgi palielinājās un 2003. gadā tā apjoms sasniedza 18 miljardus EUR. Imports uz Eiropas Savienību no Austrālijas 2003. gadā ir 9 miljardi EUR. Turklāt Eiropas Savienība ir Austrālijas lielākais tirdzniecības partneris pakalpojumu sniegšanas jomā. Pakalpojumu tirdzniecība starp Austrāliju un Eiropas Savienību turpina augt, un 2003. gadā sasniedza gandrīz 40% no kopējās tirdzniecības apjoma, pateicoties transporta pakalpojumiem. Eiropas Savienība Austrālijai ir arī visnozīmīgākais ārvalstu ieguldījumu avots un otrais lielākais mērķis Austrālijas ieguldījumiem ārvalstīs.
- 3.3. 2004. gadā pārskatītā sadarbības programma starp Eiropas Savienību un Austrāliju ietver ciešu sadarbību starp diviem partneriem ar mērķi veicināt gaisa transporta liberalizāciju attiecīgos dažādos starptautiskos forumos. Turklāt atbilstīgi kopīgajām saistībām attiecībā uz aviācijas liberalizāciju, ir vēlamas divpusējas apspriedes gaisa transporta jomā.

ES un Austrālijas ministru trijotnes tikšanās laikā 2005. gada februārī Austrālijas valdība apliecināja savu interesi par aviācijas nolīgumu ar Kopienību. Aviācijas nolīgums dotu nozīmīgu ieguldījumu turpmākā divpusējo attiecību stiprināšanā starp Eiropas Savienību un Austrāliju.

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

- 4.1. Tiešajos lidojumos starp Eiropas Savienību un Austrāliju katru gadu pārvadā aptuveni vienu miljonu pasažieru. Tiešos pasažieru lidojumus starp Eiropas Savienību un Austrāliju pašreiz veic aviosabiedrība *Qantas* un *British Airways* saskaņā ar Nolīgumu par kopīgiem pakalpojumiem un *Austrian Airlines*, kā arī *Virgin Atlantic*. Taču lielā attāluma dēļ lidojumos starp Eiropu un Austrāliju ir nepieciešama viena starpposma apstāšanās vieta. Tādēļ netiešie maršruti no Dienvidaustrumāzijas vai Persijas jūras līča reģiona ir gandrīz tik pat labi var aizstāt tiešos lidojumus ar vienu apstāšanās vietu starp Eiropas Savienību un Austrāliju.

Apmēram 50% no visiem pasažieriem, kuri lido starp ES un Austrāliju, pārvadā Āzijas vai Vidējo Austrumu gaisa pārvadātāji netiešajos maršrutos starp Eiropas Savienību un Austrāliju⁷. Tādējādi gaisa satiksmes pakalpojumu starp Eiropas Savienību un Austrāliju kopējā tirgus lielums ir tuvu 2 miljoniem pasažieru gadā.

⁷

Avots: Austrālijas Konkurences un patērētāju komisija (2004).

Tādēļ Austrālija Eiropas Savienībai ir viens no lielākajiem tirgiem gaisa transportam lielos attālumos.

- 4.2. Vairums lidojumu starp Eiropu un Austrāliju tiek veikti ar vienu apstāšanos kādā no starpposma punktiem Āzijā. Tā kā šādu darbību ekonomiskā dzīvotspēja ir atkarīga no iespējas pārvadāt pasažierus starp starpposma punktu un Austrāliju, posmā starp Austrāliju un starpposma punktiem ES gaisa pārvadātājiem piektās brīvības tiesībām⁸ ir ievērojama ekonomiska nozīme. ES gaisa pārvadātāji, kas veic lidojumus uz Austrāliju un no tās, pārvadā ievērojamu pasažieru un kravu daļu starp Austrāliju, no vienas puses, un Singapūru, Taizemi, Malaiziju un Honkongu, no otras puses.

Kopienas pieejas labums un pievienotā vērtība

- 4.3. Pat ja gaisa transporta starp Eiropas Savienību un Austrāliju liberalizācijas tūlītējā saimnieciskā ietekme varētu būt mērena attiecībā uz ES ekonomiku īsā laika posmā, ņemot vērā ierobežoto tiešo lidojumu daļu ES un Austrālijas tirgū, ierobežojumu atcelšana var vairot tirgus iespējas ES gaisa pārvadātājiem un palielināt tiešo lidojumu nozīmīgumu visā ES un Austrālijas tirgū. Visu ierobežojumu starp ES un Austrāliju atcelšana palielinātu ES gaisa pārvadātāju spēju sacensties ar tiem pārvadātājiem no Vidējiem un Tālajiem Austrumiem, kuri ir sagrābuši ievērojamu ES un Austrālijas tirgus daļu. Tas dotu ES pasažieriem pat plašākas izvēles iespējas lidojumiem uz Austrāliju. Tas ļautu ES gaisa pārvadātājiem palielināt savu tirgus daļu nozīmīgā tirgū, kas saistīts ar pārvadāšanu lielā attālumā.

Gaisa satiksmes pakalpojumu (tiešo) pieaugums palielinās tirdzniecības un tūrisma plūsmu starp ES un Austrāliju, tādējādi dodot lielāku saimniecisku labumu ES ekonomikai. Lidostas un ar aviāciju saistītās nozares, kā arī lidmašīnu ražošanas nozare arī gūtu labumu no turpmāka gaisa satiksmes pakalpojumu pieauguma starp ES un Austrāliju.

- 4.4. Ar moderno regulējumu un uz tirgu orientēto ekonomikas un transporta politiku Austrālija ir acīmredzams pretendents attiecību padziļināšanai ar Eiropas Kopienu aviācijas nozarē atvērtā gaisa telpā — gan attiecībā uz piekļuvi tirgum, gan attiecībā uz sadarbību regulējuma un konverģences jomā. Labāka sadarbība regulējuma jomā starp ES un Austrāliju atvieglotu turpmāko gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu starp ES un Austrāliju.
- 4.5. 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 ietekmi⁹. Pēc atbrīvošanās no pastāvošajiem ierobežojumiem attiecībā uz lidojumu skaitu nedēļā un lidojumu maršrutiem ir iespējams, ka gaisa satiksme palielināsies. Ar atvērtu pieeju tirgum aviosabiedrības varēs izmantot jaunās tirgus iespējas un piedāvāt gaisa satiksmes

⁸ Piektā brīvība ir gaisa pārvadātāja tiesības pārvadāt pasažierus un kravu no vienas valsts uz trešo valsti, sākot pakalpojumu sniegšanu savā mītnes valstī, piem., tiesības vienam Apvienotās Karalistes pārvadātājam pārvadāt pasažierus starp Singapūru un Austrāliju lidojumā, kas sākas Apvienotajā Karalistē.

⁹ *The Brattle Group*, Atvērtās gaisa telpas starp ES un ASV saimnieciskā ietekme. Pētījums sagatavots Eiropas Komisijas vajadzībām 2002. gada decembrī.

pakalpojumus maršrutos, ja klienti to pieprasīs. Investīciju plūsma pāri robežām dos turpmāku efektivitātes pieaugumu.

Pilnīgu gaisa transporta ar Austrāliju 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. Sakarā ar vienoto aviācijas tirgu starp Austrāliju un Jaunzēlandi un augsto integrācijas līmeni, kas jau sasniegts starp šiem diviem tirgiem, labumu, ko dod Atvērtās gaisa telpa ar Austrāliju, palielinātos, jo apvienotais tirgus būtu lielāks.

Atvērtu aviācijas tirgu rezultātā:

- aviosabiedrības turpinātu palielināt efektivitāti un starptautisko konkurētspēju,
- pasažieriem un kravu pārvadātājiem būtu lielākas izvēles iespējas,
- lidostas, ar aviāciju saistīti dienesti un lidmašīnu ražošanas nozare gūtu labumu no gaisa transporta attīstības,
- satiksmes palielināšanās veicinātu turpmāku tirdzniecības un tūrisma plūsmas pieaugumu.

- 4.6. Atvērtas gaisa telpas nolīguma ar Austrāliju acīmredzamo iespējamo labumu apstiprināja ietekmes novērtējuma pētījumā, ko veica neatkarīgi konsultanti. Lai gan īslaicīgais saimnieciskais labums var būt relatīvi mazs, jo nav bezpieturu lidojumu starp Eiropas Kopienas un Austrāliju un jau pastāvošās tirgus pieejamības līmeņa dēļ, tomēr nolīguma ar Austrāliju saimnieciskā ietekme būtu ievērojama. Nesenais pētījums apstiprināja, ka regulējums un politika attiecībā uz gaisa transportu Austrālijā ļautu Eiropas Kopienai noslēgt paraugnolīgumu ar Austrāliju, kura rezultātā tiktu radīts augstāks regulējuma konverģences līmenis un radītas jaunas iespējas ES rūpniecībai un izmantotājiem. *OAA* ar Austrāliju varētu palielināt ES aviosabiedrību konkurētspēju salīdzinājumā ar konkurentiem no Vietējiem un Tālajiem Austrumiem ES un Austrālijas tirgū. Tā rezultātā tiešo lidojumu skaits starp ES un Austrāliju varētu palielināties un gaisa satiksmes, kas pašlaik ir koncentrēta galvenokārt Londonā, sadalījums varētu kļūt labāks. Tā rezultātā varētu rasties vairāk pakalpojumu ar vienu apstāšanās vietu starp ES pilsētām un galapunktiem Austrālijā, tādējādi palielinot ES pasažieru ērtības. Turklāt pētījumā tika minēts ievērojamais saimnieciskais labums, ko ilgā laika posmā gūtu Eiropas gaisa satiksmes nozare, transporta izmantotāji un citi tirgus dalībnieki, ņemot vērā ietekmi uz attiecībām ar citām valstīm.

5. SECINĀJUMI: NĀKAMĀ ES UN AUSTRĀLIJAS GAISA TRANSPORTA NOLĪGUMA IEVĒROJAMĀ PIEVIENOTĀ VĒRTĪBA

- 5.1. Modernizēts regulējums attiecībā uz gaisa transportu starp ES un Austrāliju paver nozīmīgas jaunas iespējas gaisa transporta stiprināšanai vidē, kurā nodrošināta

konkurence. Turklāt tās vēl vairāk stiprinātu jau tā lieliskās tirdzniecības un politiskās attiecības starp ES un Austrāliju.

Eiropas Savienības un Austrālijas partnerattiecību paraugs gaisa transporta jomā radies ar vēlmi pieteikt reformas programmu starptautiskā līmenī. Izrietošais nolīgums par gaisa transporta liberalizāciju starp Eiropas Kopienu un Austrāliju aizstāj pašreizējos divpusējos gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumus starp Austrāliju un ES dalībvalstīm un izveidotu modernu regulējumu gaisa satiksmes pakalpojumiem starp ES un Austrāliju 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 Austrāliju mērķis būtu atvērt tirgu un piedāvāt ieguldījumu iespējas. Atverot pieeju tirgum, nevar iztikt ar tikai trešās un ceturtais brīvības tiesībām — ir jādod arī piektās brīvības tiesības¹⁰. Austrālijai nevar nodrošināt pakalpojumu, kas ir bezpieturu lidojumi no Eiropas. Tāpēc gaisa satiksmes pakalpojumi starp ES un Austrāliju tiek sniegti ar vienu apstāšanās vietu starpposma punktos, kas paši par sevi ir nozīmīgi tirgi, piem., Singapūra, Taizeme vai Honkonga. Nebūtu ekonomiski izdevīgi sniegt gaisa satiksmes pakalpojumus starp starpposma punktiem un Austrāliju bez attiecīgām tiesībām veikt satiksmi. Tāpēc piektās brīvības tiesības, pārvedājot caur šādiem starpniecības punktiem, ir būtiskākās, lai nodrošinātu iespējamo labumu, ko dod nolīgums.

Dažas dalībvalstis un Austrālija jau ir abpusēji atvērušas tirgu. Tomēr dažas dalībvalstis attiecībās ar Austrāliju vēl nav sasniegušas progresīvu tirgus pieejamības liberalizācijas pakāpi. Šī nesaskaņotā regulējuma dēļ Eiropas Savienības gaisa pārvadātāju iespējas nav vienādas un neatbilst ar vienlīdzīgajām iespējām, kas ir visiem Eiropas Kopienas pārvadātājiem vienotajā tirgū. Visaptverošs gaisa transporta nolīgums Eiropas Kopienas līmenī saskaņotu Eiropas Kopienas aviācijas attiecības ar Austrāliju un dotu vienādas tiesības un iespējas visiem Eiropas Savienības gaisa pārvadātājiem sniegt gaisa satiksmes pakalpojumus Austrālijā. Sarunās Eiropas Kopienas līmenī varētu panākt pilnīgu liberalizāciju. Nesenajās divpusējās sarunās ar dalībvalstīm Austrālija norādīja, ka pilnīgu tirgus pieejamības liberalizāciju, tostarp septītās brīvības tiesības un astotās brīvības tiesības, varētu īstenota tikai ar Eiropas Kopienu, nevis atsevišķām dalībvalstīm¹¹.

Turklāt tas radītu jaunas tirgus iespējas gaisa pārvadātājiem tajās dalībvalstīs, kurām pašreiz nav nekādu tiesību attiecībā uz gaisa transportu no Austrālijas un uz to. Gaisa transporta nolīgums Eiropas Kopienas līmenī arī mazākiem pārvadātājiem dotu iespēju iekļaut Austrāliju maršrutu tīklā. Lai gan pārvadājumu pieprasījums starp vairākām dalībvalstīm un Austrāliju nenozīmē, ka tiešie lidojumi būs ekonomiski izdevīgi, gaisa pārvadātāji varētu gūt komerciālu labumu, vienojoties par kopīgiem lidojumiem uz Austrāliju un no tās.

¹⁰ Trešā brīvība ir tiesības pārvadāt pasažierus un kravu no ES uz Austrāliju. Ceturta brīvība ir tiesības pārvadāt pasažierus un kravu no Austrālijas uz ES. Piektā brīvība ir tiesības pārvadāt pasažierus un kravu no starpposma punkta uz Austrāliju, pakalpojumu uzsākot ES.

¹¹ Septītā brīvība ir tiesības pārvadāt pasažierus un kravu starp divām valstīm ārpus gaisa pārvadātāja mītnes valsts, piem., ja ES gaisa pārvadātājs veic lidojumus starp Austrāliju un Jaunzēlandi. Astotā brīvība ir tiesības pārvadāt pasažierus un kravu trešās valsts iekšzemes maršrutos.

ES un Austrālijas nolīgums ļautu Eiropas gaisa satiksmes nozarei gūt labumu no atvērtākas pieejas tirgum attiecībā uz gaisa satiksmi uz Austrāliju un no tās. Pastāvošo ierobežojumu atcelšana palīdzētu Eiropas gaisa satiksmes nozarei konkurēt ar gaisa pārvadātājiem no Vidējiem Austrumiem un Tālajiem Austrumiem, kuri ir sagrābuši ievērojamu daļu no ES un Austrālijas gaisa satiksmes tirgus. Netiešo lidojumu caur Persijas līča reģionu vai Dienvidaustrumāziju aizstāšana ar papildu tiešajiem lidojumiem no ES dotu labumu ES lidostām. ES un Austrālijas *OAA* nolīgums ļautu Eiropas gaisa satiksmes nozarei ieguldīt Austrālijā un gūt peļņu no Austrālijas kapitāla. Tas Eiropas kravu pārvadātājiem ļautu izveidot starptautiskas kravas pārvadāšanas līnijas Klusā okeāna Āzijas reģionā un tādējādi palielināt darbības efektivitāti un sākt piedāvāt pakalpojumus, kas atbilst lielo klientu vajadzībām, un tiem vairs nevajadzētu kombinēt tiesības atbilstīgi divpusējiem nolīgumiem. Brīvie tirgi un no tiem izrietošā konkurences palielināšanās maršrutos starp Eiropu un Austrāliju dotu papildu labumu Eiropas pasažieriem un kravu pārvadātājiem.

- 5.3. Atvērtiem aviācijas tirgiem vajadzīgs regulējums, kas nodrošina godīgu konkurenci un augstu lidojumu drošības, aviācijas drošības un vides aizsardzības standartus. Tāpēc nolīgumam ir vienlīdz jāuztur un jānostiprina augsti lidojumu drošības, aviācijas drošības un vides aizsardzības standarti attiecībā uz gaisa satiksmes pakalpojumiem starp Eiropas Savienību un Austrāliju. Tas radītu vienlīdzīgus spēles noteikumus, lai izvairītos no konkurences traucējumiem.

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, it īpaši tas attiecas uz gaisa kvalitāti un trokšņa līmeni lidostu tuvumā, kā arī uz tā ietekmi uz globālajām klimata pārmaiņām. Svarīgi ir tas, ka nolīgums neierobežo ES iespējas piemērot reglamentējošus vai ekonomiskus līdzekļus, lai mazinātu šo nelabvēlīgo ietekmi.

Godīgas konkurences nodrošināšana ir otra pamatproblēma atvērtajos aviācijas tirgos. Sasniedzot lielāku regulējuma konvergenci, visaptverošs gaisa transporta nolīgums starp Eiropas Kopienību un Austrāliju nodrošinātu konkurētspējīgu darbības vidi, lai izvairītos no konkurences traucējumiem.

Austrālija ir labi sagatavojusies augsta līmeņa regulējuma konverģencei ar Kopienību, un izredzes uz augsta līmeņa regulējuma konverģenci starp Eiropas Kopienību un Austrāliju ir lieliskas.

Regulējuma konverģenci var sasniegt tikai Kopienas līmenī. Divpusējie nolīgumi nespēj nodrošināt tik pietiekamu sadarbību regulējuma jomā. ES un Austrālijas nolīgumam ir jāizveido sadarbības mehānismi, lai nodrošinātu to, ka nolīguma noteikumus ievēro un attīsta tālāk.

Šīs partnerattiecības var pakāpeniski izvērst, izveidojot atvērtu gaisa telpu starp Eiropas Kopienību un Austrāliju. Sagatavošanās sarunas parādīja, ka Austrālijai 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. Saimniecisko labumu no gaisa transporta nolīguma ar Austrāliju varētu turpmāk palielināt, noslēdzot līdzīgus nolīgumus ar Āzijas valstīm, kas ir galvenie starpposma punkti. Tādēļ jaunajās partnerattiecībās starp Eiropas Savienību un Austrāliju vajadzētu būt iespējamam iesaistīties citām valstīm, kura to vēlētos.

5.5. Civilās aviācijas nozare paver ievērojamas jaunas iespējas sadarbības nostiprināšanai starp Austrāliju un ES transporta nozarē un abpusēja izdevīguma iegūšanai.

Ņemot vērā iepriekšminēto, Eiropas Komisija tāpēc iesaka Padomei pilnvarot Komisiju uzsākt sarunas ar Austrāliju, lai noslēgtu visaptverošu gaisa transporta nolīgumu.

5.6. Komisija strādās ciešā sadarbībā ar dalībvalstīm un visām attiecīgajām ieinteresētajām personām, lai turpinātu izstrādāt un sasniegt mērķus, kas noteikti sarunu direktīvās.