



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 05.09.2005
KOM(2005) 408 lõplik

KOMISJONI TEATIS

Ühenduse tsiviillennunduspoliitika väljatöötamine Austraalia 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 lennundusalase välispoliitika algust ühenduse tasandil.

Nagu on kirjeldatud Euroopa Komisjoni teatistes “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 ausa 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 aus konkurents, püüdes samal ajal rahvusvahelist tsiviillennundust reformida.

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

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

- 1.3 Lisaks on Austraalia näidanud oma valmisolekut reformida lennutranspordi raamistikku ühiselt Euroopa Ühendusega, parafeerides Euroopa Ühendusega lennuteenuste teatavate aspektide kohta sõlmitud lepingu 7. aprillil 2005.

Lennutranspordi liberaliseerimise leping Austraaliaga tugevdab veelgi häid suhteid Austraaliaga, mis on kooskõlas rahvusvahelise lennutranspordi raamistiku reformimist käsitlevate ühenduse eesmärkidega. See toob majanduslikku kasu lennuettevõtjatele, lennujaamadele, reisijatele, lastisatjatele, turismindusele ja laiemale majandusele nii Euroopa Liidu piires kui ka Austraalias. Lisaks sellele, ja see on sama oluline, on see verstapostiks teel lennutranspordisektorit reguleeriva õigusraamistiku rahvusvahelise reformi suunas.

- 1.4 Seetõttu soovitab komisjon käesolevas teatistes, et nõukogu volitaks komisjoni pidama Austraaliaga läbirääkimisi avatud lennunduspiirkonda käsitleva üldise

¹ KOM(2005) 79 lõplik, 11.3.2005

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

lepingu üle, mis seoks turu avamise paralleelse õigusloomet käsitleva koostöö ja/või lähenemisprotsessiga eelkõige sellistes prioriteetsetes valdkondades nagu lennuohutus, turvalisus, keskkonnakaitse, reisijate kaitse ja konkurentsieeskirjade kohaldamine, millega tagatakse võrdsed võimalused ning õiglased ja võrdväärsed konkurentsitingimused.

Austraalia transpordi- ja regionaalteenuste talituse ja Euroopa Komisjoni talituste vahel on viimase paari aasta jooksul välja arenenud positiivsed uurimuslikud kontaktid, mis võivad olla heaks aluseks Austraaliaga ametlikesse läbirääkimistesse astumiseks.

2. EUROOPA ÜHENDUSE JA AUSTRALIA VAHELISE LENNUTEENUSTE KEHTIV ÕIGUSRAAMISTIK

EL liikmesriikide ja Austraalia vahelised kahepoolsed lennunduslepingud

- 2.1 Praegu reguleeritakse Austraalia ja EL vahelist lennutransporti 15 kahepoolse lennunduslepinguga.³ Käesoleval hetkel ei ole Austraalia ja ülejäänud 10 EL liikmesriigi vahel õiguslikku alust lennuteenuste osutamiseks.

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

- 2.2 Nagu enamik kahepoolseid lennunduslepinguid, sisaldavad EL liikmesriikide ja Austraalia vahelised kehtivad kahepoolsed lennunduslepingud riikkondsuse piiranguid, mille Euroopa Kohus on tunnistanud ebaseaduslikuks. 2005. aasta aprillis sõlmis Euroopa Komisjon Austraalia lennundusasutustega lennuteenuste teatavaid aspektide käsitleva lepingu („horisontaalleping“),⁴ millega asendatakse need riikkondsust käsitlevad sätted ühenduse sättega. See leping lubab põhimõtteliselt kõikidel EL lennuettevõtjatel vastavalt kehtivatele liiklusõigustele korraldada lende Austraaliasse mis tahes EL liikmesriigist, kus nad on registreeritud. Eespool nimetatud tasakaalustamatuse tõttu oli vaja lisada hiljutisse Austraaliaga sõlmitud „horisontaallepingusse“ meetmete järgimise säte, et vältida võimalikku möödahiilimist kehtivatest kahepoolsetest liiklusõiguste piirangutest.

³ Austria, Tšehhi Vabariik, Taani, Soome, Prantsusmaa, Saksamaa, Kreeka, Iirimaa, Itaalia, Luksemburg, Malta, Madalmaad, Poola, Rootsi ja Ühendkuningriik on sõlminud Austraaliaga kahepoolse lennunduslepingu.

⁴ Ettepanek võtta vastu nõukogu otsus Euroopa Ühenduse ja Austraalia Liidu vahelise lepingu allkirjastamise ja ajutise rakendamise kohta seoses lennuteenuste teatavate aspektidega, KOM(2005) 264.

Austraalia lennutranspordi õigusraamistik

2.3 Viimastel aastatel on Austraalia oma lennunduspoliitikas teinud suuri muudatusi, et edendada reisimist, kaubandust ja turismi. Austraalia püüeldav lennunduspoliitika hõlmab rahvusvaheliste lennunduslepingute liberaliseerimist, lennuettevõtjate omanduse liberaliseerimist ja rahvusvahelise lennunduse mitmepoolset liberaliseerimist.

2.4 Austraalia lennuettevõtjatele kahepoolsete lennunduslepingute alusel kättesaadavad liiklusõigused annab üksikutele lennuettevõtjatele sõltumatu rahvusvaheliste lennuteenuste komisjon. Liiklusõiguste andmise eesmärgiks on suurendada majanduslikku efektiivsust konkurentsi kaudu rahvusvaheliste lennuteenuste osutamisel.⁵

2.5 Austraalia on sõlminud 22 riigiga nn avatud taeva lepingud piiranguteta liiklusõigustega ainult kaubalendudeks.

Austraalia ja Uus-Meremaa vahel lepidi ühtse lennundusturu suhtes kokku 1996. aastal 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 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 otsusest opereerida mis tahes mahtudega, kaasa arvatud kabotaaž. Kahe riigi lennundusohutusasutused on samuti kokku leppinud kõikide lennundusega seotud sertifitseerimiste vastastikuses tunnustamises.

2.6 Pärast Austraalia turu vabastamist 1990. aastal ei ole siseriiklike lennuettevõtjate puhul välisomanduse suhtes piiranguid, välja arvatud Qantas. Välismaalased, sealhulgas välismaised lennuettevõtjad, tohivad omada kuni 100% Austraalia kohalikust lennuettevõtjast. Välisomandus rahvusvahelistes lennuettevõtjates on piiratud 49%ni, et tagada lennuettevõtja määramine, kuna enamik kahepoolsetest lennunduslepingutest põhineb siiski tavalistel riigi omanduse nõuetel.⁶ Konkreetsed omanduse ja kontrollieeskirjad on sätestatud Austraalia peamise rahvusvahelise lennuettevõtja jaoks 1992. aastal Qantase müüki käsitlevas seaduses, millega piiratakse üksiku välisinvestori omandus 25%ni. Siiski kaalub Austraalia valitsus praegu välisomanduse piirangute ärajätmist Qantase puhul.

2.7 Konkurentsivastane käitumine lennutranspordisektoris on keelatud äritavade seadusega, mille on jõustanud Austraalia konkurentsi- ja tarbijakomisjon.

Tsiviillennundusohutuse Amet vastutab õhusõidukite sertifitseerimise, litsentseerimise ja ohutusjärelvalve, kaasa arvatud välismaiste õhusõidukite

⁵ Rahvusvaheliste lennuteenuste komisjoni 1992. aasta seadus, 3. jaotis.

⁶ 1920. aasta lennundusseaduse jaotis 11A.

kontrollimise eest. Austraalias registreeritud lennuettevõtjatel on suurepärane ohutusregister.

3. EUROOPA LIIDU JA AUSTRALIA VAHELISE SUHETE EDASINE TUGEVDAMINE

- 3.1 Australia on Euroopa Liidule lähedane poliitiline partner. Euroopa Liidu ja Australia vahelisi suhteid iseloomustavad ühtsed väärtused ja lähedased globaalsed eesmärgid.

Euroopa Liit ja Australia on 1997. aastal ühisdeklaratsiooniga kinnitanud kahepoolse koostöö, mis põhineb ühisel soovil edendada maailma majanduse mõistlikku arengut vaba ja avatud turu põhimõtete alusel.

- 3.2 Majandussuhetes on Euroopa Liit Australia suurim kaubanduspartner. Eksport Euroopa Liidust Austraaliasse on pidevalt kasvanud ja jõudnud 2003. aastal 18 miljardi euron. Import Austraaliast Euroopa Liitu moodustas 2003. aastal 9 miljardit eurot. Peale selle on Euroopa Liit Australia suurim kaubanduspartner teenuste osas. Teenuskaubandus Australia ja Euroopa Liidu vahel kasvab jätkuvalt ning 2003. aastal moodustas teenuskaubandus ligi 40% kogu kaubandusest, märkimisväärse osa sellest andsid transporditeenused. Euroopa Liit on Austraalias ka kõige tähtsamaks välisinvesteeringute allikaks ning suuruselt teine Australia investeeringute sihtkoht välismaal.

- 3.3 Euroopa Liidu ja Australia vahelise koostöö tegevuskava 2004. aastal läbivaadatud kujul sisaldab tihedat koostööd kahe partneri vahel, mille eesmärgiks on lennutranspordi liberaliseerimine erinevatel asjakohastel rahvusvahelistel foorumitel. Lisaks sellele on kooskõlas lennunduse liberaliseerimise ühise kohustusega teretulnud kahepoolsed arutelud lennutranspordi valdkonnas.

2005. aasta veebruaris kinnitas Australia valitsus oma huvi ühendusega lennunduslepingu sõlmimise vastu EL ja Australia kolme ministri kohtumisel. Lennundusleping aitaks märkimisväärselt kaasa Euroopa Liidu ja Australia vaheliste kahepoolsete suhete edasisele tugevdamisele.

4. EUROOPA ÜHENDUSE JA AUSTRALIA VAHELISE ÜLDISE LENNUTRANSPOORDILEPINGU MAJANDUSLIKUD EELISED

- 4.1 Euroopa Liidu ja Australia vahelistel otselendudel lendab igal aastal umbes miljon reisijat. Euroopa Liidu ja Australia vahelisi otselende korraldavad praegu Qantas ja British Airways ühtse teenuslepingu alusel ning Austrian Airlines ja Virgin Atlantic. Siiski eeldavad Euroopa ja Australia vahelised lennud pika vahemaa tõttu vahepeatust. Selle tulemusena on kaugliinid ümberistumisega Kagu-Aasias või Pärsia lahe piirkonnas ühe peatumisega otselendudele tihedaks asendajaks Euroopa Liidu ja Australia vahel.

Umbes 50% kõikidest Euroopa Liidu ja Australia vahel lendavatest reisijatest veavad Aasia või Kesk-Ida lennuettevõtjad kauglendudega Euroopa Liidu ja

Austraalia vahel.⁷ Seetõttu on Euroopa Liidu ja Austraalia vaheliste lennuteenuste igaaastane turuosa kokku ligi 2 miljonit reisijat. Seetõttu on Austraalia Euroopa Liidu jaoks üks suurim kauglennutranspordi turg.

- 4.2 Enamik lende Euroopa ja Austraalia vahel korraldatakse ühe vahepeatuse põhimõttel vahepunktide kaudu Aasias. Kuna sellise tegevuse majanduslik elujõulisus sõltub reisijate vedamise võimalusest vahepunkti ja Austraalia vahel, on viienda vabaduse õigused⁸ Austraalia ja vahepunktide vahel märkimisväärse majandusliku väärtusega EL lennuettevõtjate jaoks. Austraaliasse ja tagasi lende korraldavad EL lennuettevõtjad veavad märkimisväärse osa reisijatest ja kaupadest ühelt poolt Austraalia ning teiselt poolt Singapuri, Tai, Malaisia ja Hong Kongi vahel.

Ühenduse lähenemisviisi eelised ja lisandväärtus

- 4.3 Isegi kui Euroopa Ühenduse ja Austraalia vahelise lennutranspordi liberaliseerimise vahetu majanduslik mõju on EL majanduse jaoks lühiajalises perspektiivis mõõdukas, võttes arvesse otselendude piiratud osa EL ja Austraalia turul, võib piirangute kaotamine EL lennuettevõtjate jaoks turu võimalusi suurendada ning tõsta otselendude tähtsust kogu EL-Austraalia turul. Kõikide piirangute kaotamine EL ja Austraalia vahel suurendaks EL lennuettevõtjate võimalust konkureerida Kesk- ja Kaug-Ida lennuettevõtjatega, kes on haaranud märkimisväärse osa EL ja Austraalia turust. See annaks EL reisijatele veelgi suurema Austraalia lendude valiku võimaluse. See lubaks EL lennuettevõtjatel suurendada oma turuosa olulisel kauglennuturul.

(Otse)lennuteenuste suurenemine suurendaks kaubanduse ja turismi voogusid EL ja Austraalia vahel ning tagaks seega EL majandusele laiemad majanduslikud eelised. Lennujaamad ja lennundusega seotud majandusharud, samuti õhusõidukeid tootev tööstus saaksid ka EL ja Austraalia vaheliste lennuteenuste edasisest kasvust kasu.

- 4.4 Austraalia on oma tänapäevase õigusraamistiku ning turupõhise majandus- ja transpordipoliitikaga ilmselge kandidaat lennundussuhete süvendamiseks ühendusega avatud lennunduspiirkonnas – seda nii turule juurdepääsu kui ka õigusloomet käsitleva koostöö ja õigusnormide lähendamise mõttes. Suurem õigusloomet käsitlev koostöö EL ja Austraalia vahel hõlbustaks veelgi lennuteenuseid EL ja Austraalia vahel.
- 4.5 Veelgi olulisem lühiajalisest majanduslikust mõjust on aga 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.⁹ Vabastatuna iganädalaste lendude arvu ja lennuliinide suhtes kehtivatest piirangutest suureneb lennuliiklus tõenäoliselt. Avatud turule ligipääsuga on lennuettevõtjatel võimalus ära kasutada uusi turuvõimalusi ning pakkuda

⁷ Allikas: Austraalia konkurentsi- ja tarbijakomisjon (2004).

⁸ Viienda vabaduse õigused on lennuettevõtja õigused vedada reisijaid ja kaupu ühest riigist kolmandasse riiki, pakkudes teenust, mis algab nende kodumaal, näiteks Ühendkuningriigi lennuettevõtja õigus vedada reisijaid Singapuri ja Austraalia vahel lennul, mis algab Ühendkuningriigist.

⁹ The Brattle Group, EL ja USA vahelise avatud lennunduspiirkonna majanduslik mõju, Euroopa Komisjoni jaoks tehtud uurimus, detsember 2002.

lennuteenuseid liinidel, kus nende kliendid seda soovivad. Tänu piiriülestele investeeringuvoogudele suureneb ka tõhusus.

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

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

Avatud lennundusturgude tulemusena:

- lennuettevõtjad tõhustaksid oma tegevust ning parandaksid oma rahvusvahelist konkurentsivõimet,
- reisijad ja lastisaatjad saaksid kasu suuremast valikust,
- lennujaamad, lennundusega seotud teenistused ja õhusõidukeid tootev tööstus saaksid kasu lennutranspordi kasvust,
- liikluse kasv hõlbustaks kaubanduse ja turismivoogude edasist kasvu.

4.6 Austraaliaga 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 Austraalia vaheliste peatusteta lendude puudumise ning juba olemasoleva turule ligipääsu taseme tõttu, oleks Austraaliaga sõlmitava lepingu majanduslik mõju sellest olenemata arvestatav. Hiljutine uurimus on kinnitanud, et Austraalia lennutranspordi õiguslik ja poliitiline raamistik lubaks ühendusel sõlmida Austraaliaga tüüplepingu, mille tulemuseks oleks õigusnormide suurem lähendamine ning uued võimalused EL majandusharu ja kasutajate jaoks. Avatud lennunduspiirkond Austraaliaga suurendaks EL lennuettevõtjate konkurentsivõimet võrreldes Kesk- ja Kaug-Ida konkurentidega EL ja Austraalia vahelisel turul. See võiks viia EL ja Austraalia vaheliste otselendude suurenemiseni ja lennuliikluse parema jaotumiseni, mis praegu on suuresti keskendunud Londonile. See võiks viia enama ühe peatusega teenusteni EL linnade ja Austraalia sihtkohtade vahel, suurendades seeläbi EL reisijate mugavusi. Lisaks rõhutati uurimuses olulisi majanduslikke eeliseid pikaajalises perspektiivis Euroopa lennundustööstuse, lennutranspordi kasutajate ja teiste majandusega tegelevate isikute jaoks, võttes arvesse mõju suhetele teiste riikidega.

5. JÄRELDUSED: EL JA AUSTRALIA VAHEL SÕLMITAVA LENNUNDUSLEPINGU MÄRKIMISVÄÄRNE LISANDVÄÄRTUS

5.1 EL ja Austraalia vahelise lennutranspordi kaasajastatud raamistik pakub märkimisväärsed uusi võimalusi lennutranspordi tugevdamiseks

konkurentsivõimelises ja võrdses mänguruumis. Lisaks sellele tugevdaks see juba suurepäraseid kaubanduslikke ja poliitilisi suhteid EL ja Austraalia vahel.

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

- 5.2 Austraaliaga peetavate avatud lennunduspiirkonna lepingut käsitlevate läbirääkimiste eesmärk oleks avade turule ligipääs ja investeerimisvõimalused. Turule ligipääsu avamine ei tohi olla piiratud kolmanda ja neljanda vabaduse õigustega, vaid peab hõlmama viienda vabaduse õigusi.¹⁰ Austraaliat ei saa teenindada peatusteta lendudega Euroopast. Seetõttu korraldatakse Euroopa Liidu ja Austraalia vahelised lennuteenused ühe vahepeatuse põhimõttel vahepunktide kaudu, mis iseenesest on olulised turud, näiteks Singapuri, Tai või Hong Kongi kaudu. Lennuteenuste opereerimine vahepunktide ja Austraalia vahel ilma vastavate liiklusõigusteta ei oleks majanduslikult elujõuline. Seetõttu on viienda vabaduse õigused läbi selliste vahepunktide hädavajalikud, et tagada lepingu võimalikud eelised.

Mõned liikmesriigid on juba rakendanud vastastikust turule ligipääsu avamist Austraaliaga. Siiski ei ole osa liikmesriike veel saavutanud piisavat turule ligipääsu oma suhetes Austraaliaga. Sellise tasakaalustamata raamistiku tulemuseks on ühenduse lennuettevõtjate ebavõrdsed võimalused, mis ei ole kooskõlas kõikide ühenduse lennuettevõtjate võrdsede võimalustega ühtsel turul. Üldine lennutranspordileping ühenduse tasandil muudaks ühenduse lennundussuhted Austraaliaga ühtseks ning annaks võrdsed õigused ja võimalused kõikidele ühenduse lennuettevõtjatele lennuteenusteks Austraaliasse. Läbirääkimistega ühenduse tasandil oleks võimalik saavutada täielik liberaliseerimine. Hiljutistes kahepoolsetes läbirääkimistes liikmesriikidega märkis Austraalia, et turule ligipääsu täielikku liberaliseerimist, sealhulgas seitsmenda ja kaheksanda vabaduse õigusi, saab rakendada ainult koos ühendusega ja mitte üksikute liikmesriikidega.¹¹

Veelgi enam, see looks uusi turuvõimalusi nendes liikmesriikide lennuettevõtjatele, kus praegu ei ole üldse õigusi lennutranspordi suhtes Austraaliast ja Austraaliasse. Lennutranspordileping ühenduse tasandil annaks samuti väiksematele lennuettevõtjatele võimaluse laiendada oma võrku Austraaliasse. Samal ajal kui transpordinõudlus mitmete liikmesriikide ja Austraalia vahel ei muudaks ilmingimata otselende äärmiselt elujõuliseks, võiksid lennuettevõtjad püüelda kaubanduslikke eeliseid koodijagamiskokkulepete abil seoses Austraaliasse suunduvate ja Austraaliast saabuvate lendudega.

¹⁰ Kolmas vabadus on õigus vedada reisijaid ja kaupu ELst Austraaliasse. Neljas vabadus on õigus vedada reisijaid ja kaupu Austraaliast ELi. Viies vabadus on õigus vedada reisijaid ja kaupu vahepunktist Austraaliasse, pakkudes teenust, mis algab ELs.

¹¹ Seitsmes vabadus on õigus vedada reisijaid ja kaupu kahe riigi vahel väljaspool lennuettevõtja kodumaad, näiteks EL lennuettevõtja korraldab lende Austraalia ja Uus-Meremaa vahel. Kaheksas vabadus on õigus vedada reisijaid ja kaupu siseriiklikel liinidel kolmandas riigis.

EL ja Austraalia vaheline leping lubaks Euroopa lennundusel kasu saada rohkem avatud turule ligipääsust seoses Austraaliasse suunduvate ja Austraaliast saabuvate lendudega. Kehtivate piirangute kaotamine aitaks Euroopa lennundusel konkureerida Kesk- ja Kaug-Ida lennuettevõtjatega, kes on haaranud märkimisväärse osa EL ja Austraalia vaheliste lendude turust. Läbi Pärsia lahe piirkonna või Kagu-Aasia vahepeatustega lendude asendamine täiendavate otselendudega ELst tooks EL lennujaamadele kasu. EL ja Austraalia vahelise avatud lennunduspiirkonna leping lubaks Euroopa lennundusel investeerida Austraaliasse ja saada kasu Austraaliast pärit kapitalist. See lubaks Euroopa lennutranspordiettevõtjatel luua rahvusvahelisi veoliine Aasia–Vaikse ookeani piirkonnas, tõhustada sellega tegevust ja võimaldada teenuseid vastavalt nende ülemaailmsete klientide vajadustele ning enam mitte olla piiratud vajadusega kombineerida õigusi kahepoolsete lepingute alusel. Avatud turud ja sellest tulenev konkurentsi kasv Euroopa ja Austraalia vahelistel liinidel tooks kaasa täiendavaid eeliseid Euroopa reisijatele ja lastisaaatjatele.

- 5.3 Avatud lennundusturud vajavad raamistikku, mis tagab õiglase konkurentsi ja kõrged ohutus-, turvalisus- ja keskkonnakaitsenormid. Seetõttu peaks leping võrdselt säilitama kõrged ohutus-, turvalisus- ja keskkonnakaitsenormid lennuteenuste puhul Euroopa Liidu ja Austraalia vahel ning tugevdama neid. See tagaks võrdsed võimalused, et vältida konkurentsi kahjustamist.

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 piiraks EL võimet kohaldada õiguslikke või majanduslikke instrumente nende kõrvalmõjude leevendamiseks.

Ausa konkurentsi kindlustamine on samuti üheks võtmeküsimuseks avatud lennundusturgude puhul. Õigusnormide suurema lähendamise saavutamise tagaks üldine lennutranspordileping ühenduse ja Austraalia vahel konkurentsipõhised võrdsed võimalused, et vältida konkurentsi kahjustamist.

Austraalia on hästi ette valmistatud õigusnormide ulatuslikuks lähendamiseks ühendusega, mistõttu väljavaated ulatuslikult lähendada õigusnorme ühenduse ja Austraalia vahel on suurepärased.

Õigusnorme on võimalik lähendada ainult ühenduse tasandil. Kahepoolsed lepingud ei suuda tagada õigusloomet käsitlevat piisavat koostööd. EL ja Austraalia vahelise lepinguga tuleks kehtestada koostöömehhanismid, et tagada lepingu eeskirjade järgimine ja edasiarendamine.

Seda partnerlust saab progressiivselt arendada avatud lennunduspiirkonna suunas Euroopa Ühenduse ja Austraalia vahel. Uurimuslikud läbirääkimised on näidanud, et Austraalia jagab ühenduse ambitsioone 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 lennutranspordiraamistiku poole.

- 5.4 Austraaliaga sõlmitava lennutranspordilepingu majanduslikke eeliseid suurendaksid veelgi samasugused peamiste vahepunktidenä toimivate Aasia riikidega sõlmitavad lepingud. Seega peaks uus Euroopa Liidu ja Austraalia vaheline partnerlus olema avatud teistele riikidele, kes võivad soovida liituda.
- 5.5 Tsiviillennundussektor pakub märkimisväärsed uusi võimalusi transpordisektori koostöö tugevdamiseks ning mõlemapoolseid eeliseid Austraalia ja EL jaoks.
- Eespool toodut silmas pidades soovitab Euroopa Komisjon seetõttu, et nõukogu volitaks komisjoni alustama läbirääkimisi Austraaliaga üldise lennutranspordilepingu sõlmimiseks.
- 5.6 Komisjon teeb tihedat koostööd liikmesriikidega ja kõikide asjassepuutuvate sidusrühmadega, et täiendada ja saavutada läbirääkimissuunistes sätestatud eesmäärke.