



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 05.09.2005
KOM(2005) 408 končno

SPOROČILO KOMISIJE

Razvijanje politike civilnega letalstva Skupnosti do Avstralije

1. UVOD

- 1.1 Običajno mednarodni zračni prevoz urejajo dvostranski sporazumi med posameznimi državami. Vendar so tako imenovane sodbe o „odprtem zračnem prostoru“ Evropskega sodišča z dne 5. novembra 2002 zaznamovale začetek zunanje politike letalstva na ravni Skupnosti.

Kakor je poudarjeno v sporočilu Evropske komisije „Razvijanje agende zunanje letalske politike Skupnosti“¹, bodo sporazumi med Evropsko skupnostjo in nekaterimi tretjimi državami imeli za posledico znatne dodatne koristi zaradi ustvarjanja novih gospodarskih priložnosti z odpiranjem trgov in pospeševanjem naložbenih možnosti. Nadalje bodo taki sporazumi najboljši način za zagotovitev poštene konkurence s pospeševanjem zblževanja zakonodaj.

Zato je Evropska komisija predlagala začetek ciljno naravnanih pogajanj za doseg celovitih sporazumov o letalstvu v večjih regijah sveta z namenom krepitve možnosti za pospeševanje evropske industrije in zagotavljanja poštene konkurence ter s hkratnim prizadevanjem za reformiranje mednarodnega civilnega letalstva.

- 1.2 Oktobra 2003 je Avstralija zaprosila za začetek pogajanj o sporazumu glede liberalizacije zračnega prevoza z Evropsko skupnostjo. S svojo tržno usmerjeno gospodarsko in prometno politiko ter visokimi zakonskimi standardi je Avstralija nesporna in obetavna kandidatka za novo generacijo sporazuma o zračnem prevozu z Evropsko skupnostjo.

Zato je bila Avstralija v sporočilu Komisije „Razvijanje agende zunanje letalske politike Skupnosti“ označena kot možna ključna ciljna država za sporazum s celotno Skupnostjo. V sklepih sporočila o zunanjih odnosih glede letalstva je Svet izrecno upošteval Avstralijo kot možno kandidatko za prihodnjo zahtevo za celovita pogajalska pooblastila.²

- 1.3 Nadalje je Avstralija dokazala svojo namero, da reformira okvir za zračni prevoz skupaj z Evropsko skupnostjo, s parafiranjem sporazuma o nekaterih vidikih zračnega prevoza z Evropsko skupnostjo dne 7. aprila 2005.

Sporazum o liberalizaciji zračnega prevoza z Avstralijo bo nadalje okrepil dobre odnose z Avstralijo, ki ima iste cilje kakor Skupnost pri reformiranju okvira za mednarodni letalski promet. Omogočil bo gospodarske koristi za letalske prevoznike, letališča, potnike, naročnike prevoza, turizem in širše gospodarstvo tako v Evropski uniji kakor v Avstraliji. Poleg tega in nič manj pomembno je dejstvo, da bo sporazum mejnik na poti k mednarodni reformi regulativnega okvira, ki ureja sektor zračnega prevoza.

- 1.4 Zato s tem sporočilom Komisija priporoča, da jo Svet pooblasti za pogajanja o celovitem sporazumu glede odprtega zračnega prostora z Avstralijo, ki bo združeval odpiranje trga in vzporedni proces regulativnega sodelovanja ter/ali zblževanja zlasti

¹ COM(2005) 79 konč. z dne 11.3.2005

² Sklepi Sveta z dne 27. junija 2005 o razvoju agende za zunanjo politiko letalstva Skupnosti.

na prednostnih področjih, kakor so varnost v letalstvu, zaščita, varstvo okolja in uporaba pravil konkurence z zagotavljanjem enotnih pogojev delovanja ter poštenih in enakih pogojev konkurence.

Zadnjih nekaj let se med avstralskim Oddelkom za promet in regionalni prevoz in službami Evropske komisije razvijajo uspešni začetni stiki, ki so lahko dobra podlaga za začetek uradnih pogajanj z Avstralijo.

2. SEDANJI REGULATIVNI OKVIR ZA ZRAČNI PREVOZ MED EVROPSKO SKUPNOSTJO IN AVSTRALIJO

Dvostranski sporazumi o zračnem prevozu med državami članicami EU in Avstralijo

- 2.1 Trenutno zračni prevoz med Avstralijo in EU ureja 15 dvostranskih sporazumov o zračnem prevozu.³ Trenutno ni pravne podlage za zračni prevoz med Avstralijo in drugimi 10 državami članicami EU.

Obstoječi regulativni okvir za zračni prevoz med Skupnostjo in Avstralijo letalskim prevoznikom, potnikom in naročnikom prevoza ne omogoča, da bi popolnoma izkoristili prednosti prostih trgov. Obstoječi dvostranski sporazumi o zračnem prevozu vzpostavljajo neuravnotežen okvir za zračni prevoz med EU in Avstralijo, saj vsi sporazumi niso enako liberalni glede svoboščin in razpoložljivih zmogljivosti. Te razlike v dvostranskih sporazumih o zračnem prevozu držav članic z Avstralijo vodijo k neenakim možnostim, ki so na voljo letalskim prevoznikom Skupnosti.

- 2.2 Kakor večina dvostranskih sporazumov o zračnem prevozu, obstoječi dvostranski sporazumi o zračnem prevozu med državami članicami EU in Avstralijo vsebujejo omejitve glede državljanstva, za katere je Evropsko sodišče ugotovilo, da so nezakonite. Aprila 2005 je Evropska komisija dosegla sporazum z avstralskimi organi, pristojnimi za letalstvo, o nekaterih vidikih zračnega prevoza („Horizontalni sporazum“)⁴, ki nadomesti te klavzule glede državljanstva s klavzulo Skupnosti. Ta sporazum, ob upoštevanju prometnih pravic, ki so na voljo, načeloma omogoča vsem letalskim prevoznikom EU, da opravljajo lete v Avstralijo iz katere koli države članice EU, kjer imajo sedež. Zaradi zgoraj navedenih neravnovesij je bilo treba v najnovejši „Horizontalni sporazum“ z Avstralijo vključiti klavzulo o „neizogibanju“, da se prepreči morebitno izogibanje različnim obstoječim dvostranskim omejitvam glede prometnih pravic.

Regulativni okvir za zračni prevoz v Avstraliji

- 2.3 V zadnjih letih je Avstralija uvedla velike spremembe v svoji letalski politiki, da bi pospešila potovanja, trgovino in turizem. Letalska politika Avstralije, skuša doseči liberalizacijo mednarodnih sporazumov o zračnem prevozu, liberalizacijo lastništva

³ Avstrija, Češka, Danska, Finska, Francija, Nemčija, Grčija, Irska, Italija, Luksemburg, Malta, Nizozemska, Poljska, Švedska in Združeno kraljestvo so sklenile dvostranske sporazume o zračnem prevozu z Avstralijo.

⁴ Predlog Sklepa Sveta o podpisu in začasni uporabi Sporazuma med Evropsko skupnostjo in Avstralsko zvezo o nekaterih vidikih zračnega prevoza, COM(2005) 264.

letalskih prevoznikov in z večstranskimi ukrepi liberalizacijo mednarodnega letalstva.

- 2.4 Prometne pravice, ki so na voljo avstralskim letalskim prevoznikom v okviru dvostranskih sporazumov o zračnem prevozu, je posameznim letalskim prevoznikom dodelila neodvisna Komisija za mednarodni zračni prevoz. Cilj dodelitve prometnih pravic je pospeševati gospodarsko učinkovitost s konkurenco pri zagotavljanju mednarodnega zračnega prevoza.⁵
- 2.5 Avstralija je sklenila sporazume o „odprtem zračnem prostoru“ z neomejenimi prometnimi pravicami za izključno tovarne lete z 22 državami.

Avstralija in Nova Zelandija sta se leta 1996 dogovorili o enotnem letalskem trgu in ga dokončno vzpostavili leta 2002. Po vzpostavitvi enotnega letalskega trga se je število rednih letalskih prevoznikov potnikov med Avstralijo in Novo Zelandijo povečalo na 12 prevoznikov, kar je povzročilo znatno povečanje potniškega prometa. Enotni letalski trg omogoča avstralskim prevoznikom dostop do domačih letov v Novi Zelandiji in obratno.

V okviru enotnega letalskega trga lahko prevozniki obeh držav, če izpolnjujejo pogoje za opravljanje dejavnosti na domačem trgu Avstralije ali Nove Zelandije in so vsaj v 50 % lasti in pod nadzorom državljanov Avstralije in/ali Nove Zelandije, opravljajo kateri koli prevoz, vključno s kabotažo, brez kakršnih koli omejitev. Organi obeh držav, pristojni za varstvo v letalstvu, so se tudi dogovorili o vzajemnem priznavanju vseh certifikatov, povezanih z letalstvom.

- 2.6 Po deregulaciji avstralskega trga leta 1990 ni nobenih omejitev tujega lastništva za domače letalske prevoznike, razen v zvezi s Qantasom. Tuje osebe, vključno s tujimi letalskimi prevozniki, imajo lahko do 100 % lastniškega kapitalskega deleža pri avstralskem domačem letalskem prevozniku. Vendar je tuje lastništvo pri mednarodnih letalskih prevoznikih omejeno na 49 %, da se zagotovi, da bodo druge države sprejele imenovanje letalskega prevoznika, saj večina dvostranskih sporazumov o zračnem prevozu še vedno temelji na tradicionalnih zahtevah po nacionalnem lastništvu.⁶ Posebno lastništvo in nadzorni predpisi so določeni za avstralskega glavnega mednarodnega letalskega prevoznika v zakonu „Qantas Sale Act“ iz leta 1992, ki omejuje lastništvo za enega tujega vlagatelja na 25 %. Vendar trenutno avstralska vlada razmišlja o odpravi omejitev tujega lastništva za Qantas.
- 2.7 Protikonkurenčno obnašanje v sektorju zračnega prevoza prepoveduje zakon o trgovinski praksi, ki ga izvaja Avstralska komisija za konkurenco in potrošnike.

Organ za varnost v civilnem letalstvu je odgovoren za certificiranje zrakoplovov, izdajanje dovoljenj in varnostni nadzor, vključno s pregledi tujih zrakoplovov. Letalski prevozniki, ki so registrirani v Avstraliji, veljajo za zelo varne.

⁵ Akt Komisije za mednarodni zračni prevoz 1992, oddelek 3.

⁶ Zakon o zračni plovbi 1920, oddelek 11A.

3. NADALJNJA KREPITEV ODNOSOV MED EVROPSKO UNIJO IN AVSTRALIJO

- 3.1 Avstralija je tesna politična partnerica Evropske unije. Odnos med Evropsko unijo in Avstralijo zaznamujejo skupne vrednote in enako usmerjeni globalni cilji.

Evropska unija in Avstralija sta svoje dvostransko sodelovanje zapečatili s skupno izjavo leta 1997, na podlagi skupne želje pospeševanja uravnovešenega razvoja svetovnega gospodarstva, ki temelji na načelih prostega in odprtega trga.

- 3.2 V gospodarskem odnosu sta Evropska unija in Avstralija največji trgovinski partnerici. Izvoz iz Evropske unije v Avstralijo je enakomerno naraščal in dosegel vrednost 18 milijard EUR leta 2003. Uvoz v Evropsko unijo iz Avstralije znaša 9 milijard EUR v letu 2003. Poleg tega je Evropska unija največja avstralska trgovinska partnerica s storitvami. Trgovina s storitvami med Avstralijo in Evropsko unijo se še povečuje in leta 2003 je trgovina s storitvami znašala skoraj 40 % celotne trgovine z znatnim deležem, ki ga zagotavlja prevoz. Evropska unija je tudi najbolj pomemben vir tujih naložb v Avstraliji in po pomembnosti drugi cilj za avstralske naložbe v tujini.

- 3.3 Agenda za sodelovanje med Evropsko unijo in Avstralijo, kakor je bila ponovno preučena leta 2004, vključuje tesno sodelovanje med dvema partnericama s ciljem pospeševati liberalizacijo zračnega prevoza na različnih zadevnih mednarodnih forumih. Nadalje so v skladu s skupno zavezo za liberalizacijo letalstva dobrodošle dvostranske razprave na področju zračnega prevoza.

Februarja 2005 je avstralska vlada potrdila svoj interes glede sporazuma o letalstvu s Skupnostjo na ministrskem srečanju trojke EU in Avstralije. Sporazum o letalstvu bi znatno prispeval k nadaljnji krepitvi dvostranskih odnosov med Evropsko unijo in Avstralijo.

4. GOSPODARSKE KORISTI CELOVITEGA SPORAZUMA O ZRAČNEM PREVOZU MED EVROPSKO SKUPNOSTJO IN AVSTRALIJO

- 4.1 Okoli milijon potnikov letno potuje na direktnih letih med Evropsko unijo in Avstralijo. Direktne potniške lete med Evropsko unijo in Avstralijo trenutno opravljajo Qantas in British Airways po sporazumu o skupnih storitvah ter Austrian Airlines in Virgin Atlantic. Vendar je zaradi dolgih razdalj na letih med Evropo in Avstralijo potreben en vmesni postanek. Zato so indirektna proga s povezovalnimi leti iz jugovzhodne Azije ali zalivske regije dovolj dober nadomestek za direktne lete z enim postankom med Evropsko unijo in Avstralijo.

Okoli 50 % vseh potnikov, ki letijo med EU in Avstralijo, prevažajo letalski prevozniki iz Azije ali Bližnjega vzhoda na indirektnih progah med Evropsko unijo in Avstralijo.⁷ Celotni letni obseg trga zračnega prevoza med Evropsko unijo in Avstralijo je zato blizu 2 milijona potnikov. Zato za Evropsko unijo Avstralija predstavlja enega največjih trgov zračnega prevoza na dolge razdalje.

⁷

Vir: Avstralska komisija za konkurenco in potrošnike (2004).

- 4.2 Večina letov med Evropo in Avstralijo se opravi z enim postankom prek vmesnih točk v Aziji. Ker je ekonomska upravičenost tega poslovanja odvisna od možnosti prevoza potnikov med vmesnimi točkami in Avstralijo, imajo pravice do pete svoboščine⁸ med Avstralijo in vmesnimi točkami znatno gospodarsko vrednost za letalske prevoznike EU. Letalski prevozniki EU, ki opravljajo lete v in iz Avstralije, prevažajo znaten delež potnikov in tovara med Avstralijo na eni strani ter Singapur, Tajsko, Malezijo in Hongkongom na drugi.

Koristi in dodatne prednosti pristopa Skupnosti

- 4.3 Tudi če bi bil takojšen gospodarski vpliv liberalizacije zračnega prevoza med Evropsko skupnostjo in Avstralijo kratkoročno lahko zmeren za gospodarstvo EU, zaradi omejenega deleža direktnih letov na trgu med EU in Avstralijo, bi odprava omejitev lahko okrepila tržne priložnosti za letalske prevoznike EU in povečala pomen direktnih letov na celotnem trgu med EU in Avstralijo. Odprava vseh omejitev med EU in Avstralijo bi povečala sposobnost letalskih prevoznikov EU za konkuriranje s prevozniki iz Bližnjega ali Daljnega vzhoda, ki so zavzeli znaten delež trga med EU in Avstralijo. To bi potnikom EU omogočilo še večjo izbiro letov v Avstralijo. Letalskim prevoznikom EU bi omogočilo povečanje svojega tržnega deleža na pomembnem trgu prevozov na dolge razdalje.

Povečanje (direktnega) zračnega prevoza bi okrepilo trgovinske in turistične tokove med EU in Avstralijo ter s tem omogočilo širše gospodarske koristi gospodarstvu EU. Letališča in industrije, povezane z letalstvom, ter industrija izdelovanja zrakoplovov bi tudi imela koristi od nadaljnjega povečanja zračnega prevoza med EU in Avstralijo.

- 4.4 Avstralija je s svojim sodobnim regulativnim okvirom in tržno usmerjeno gospodarsko in prometno politiko nesporna kandidatka za poglobitev odnosov v letalstvu s Skupnostjo v odprtem zračnem prostoru - v smislu dostopa na trg in v smislu regulativnega sodelovanja ter zbliževanja. Okrepljeno regulativno sodelovanje med EU in Avstralijo bi olajšala nadaljnji zračni prevoz med EU in Avstralijo.
- 4.5 Vendar je od kratkoročnega gospodarskega vpliva še bolj pomemben srednjeročni gospodarski vpliv na druge trge zračnega prevoza. Gospodarske koristi odprtih mednarodnih letalskih trgov je treba jasno določiti v študiji, izvedeni v imenu Evropske komisije o gospodarskem vplivu odprtega zračnega prostora med EU in ZDA.⁹ Z odpravo sedanjih omejitev glede števila tedenskih letov in prog bi se zračni promet lahko povečal. Z odprtim dostopom na trg bodo letalski prevozniki lahko izkoristili nove tržne priložnosti in ponudili storitve zračnega prevoza na letalskih progah, ki jih zahtevajo njihove stranke. Čezmejni investicijski tokovi bodo prinesli še večjo učinkovitost.

⁸ Pravice do pete svoboščine so pravice letalskega prevoznika, da prevažata potnike in tovor iz države v tretjo državo s storitvami z začetkom v matični državi, npr. pravica, da prevoznik Združenega kraljestva prevažata potnike med Singapur in Avstralijo na letu, ki se začne v Združenem kraljestvu.

⁹ „The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area“ [Gospodarski vpliv odprtega zračnega prostora EU-ZDA], študija, ki jo je za Evropsko komisijo pripravila The Brattle Group, december 2002.

Popolna liberalizacija zračnega prevoza z Avstralijo je lahko dosežena samo na ravni Skupnosti. Ker pravo EU določa zahteve o lastništvu za prevoznike EU, mora vzajemno liberalizacijo lastništva in zahteve nadzora izvesti Skupnost.

Širši vpliv na odnose v zračnem prevozu s preostalimi tretjimi državami bi prinesel znatne gospodarske koristi za evropsko gospodarstvo. Zaradi enotnega letalskega trga med Avstralijo in Novo Zelandijo ter visoke ravni integracije, ki je že dosežena med tema dvema trgovama, se bi koristi odprtega zračnega prostora z Avstralijo povečale, saj bi bil združen trg večji.

Zaradi odprtih letalskih trgov bi:

- letalski prevozniki najdalje povečali svojo učinkovitost in izboljšali svojo mednarodno konkurenčnost;
- potniki in naročniki prevoza pridobili večjo izbiro;
- letališča, storitve, povezane z letalstvom, in industrija izdelovanja zrakoplovov imela koristi od povečanja zračnega prevoza;
- povečanje prometa olajšalo nadaljnje povečanje trgovine in turističnih tokov.

4.6 Očitne možne koristi Sporazuma o odprtem zračnem prostoru z Avstralijo so bile potrjene v študiji o presoji vplivov, ki so jo opravili neodvisni svetovalci. Čeprav bi lahko bile kratkoročne gospodarske koristi razmeroma omejene, ker med Skupnostjo in Avstralijo ni direktnih letov ter zaradi že obstoječe stopnje dostopa na trg, bi bil gospodarski vpliv sporazuma z Avstralijo kljub temu zelo občuten. Nedavna študija je potrdila, da bi regulativni in politični okvir za zračni prevoz v Avstraliji omogočil Skupnosti doseči vzorčni sporazum z Avstralijo, ki bi omogočil še večje Zbliževanje zakonodaj in nove priložnosti za industrijo EU in uporabnike. Odprti zračni prostor z Avstralijo bi lahko povečal konkurenčnost letalskih prevoznikov EU glede na konkurente iz Bližnjega in Daljnega vzhoda na trgu med EU in Avstralijo. Lahko bi privedel do povečanja števila direktnih letov med EU in Avstralijo ter boljše porazdelitve zračnega prometa, ki je danes močno usmerjen na London. Lahko bi privedel do več prevozov z enim postankom med mesti EU in avstralskimi destinacijami in s tem povečal udobje potnikov EU. Nadalje je študija poudarila bistvene dolgoročnejske gospodarske koristi za evropsko industrijo zračnega prevoza, uporabnike zračnega prevoza in druge gospodarske udeležence, ob upoštevanju posrednih učinkov na odnose z drugimi državami.

5. SKLEPI: POMEMBNE KORISTI, KI JIH PRINAŠA PRIHODNJEGA SPORAZUM O ZRAČNEM PREVOZU MED EU IN AVSTRALIJO

5.1 Posodobljen okvir za zračni prevoz med EU in Avstralijo omogoča pomembne nove možnosti za krepitev zračnega prevoza pod konkurenčnimi in enotnimi pogoji delovanja. Poleg tega bi nadalje okrepil že zdaj izvrstne trgovinske in politične odnose med EU in Avstralijo.

Model partnerstva na področju zračnega prevoza med Evropsko unijo in Avstralijo izvira iz želje, da se program reforme nadaljuje na mednarodni ravni. Sporazum o liberalizaciji zračnega prevoza, dosežen med Evropsko skupnostjo in Avstralijo, bo

nadomestil obstoječe dvostranske sporazume o zračnem prevozu med Avstralijo in državami članicami EU ter vzpostavil sodoben okvir za zračni prevoz med EU in Avstralijo s čim bolj odprtim dostopom na trg ter čim višjimi regulativnimi standardi. Zato bi lahko bil vzorec za razširjeno partnerstvo na področju zračnega prevoza s preostalimi tretjimi državami.

- 5.2 Pogajanja glede sporazuma o odprtem zračnem prostoru z Avstralijo bi imela za cilj odprtje dostopa na trg in odprtje naložbenih možnosti. Odprtje dostopa na trg ne sme biti omejeno na pravice do tretje in četrte svoboščine, temveč mora vključevati tudi pravice do pete svoboščine.¹⁰ Avstralija ne more imeti direktnih letov iz Evrope. Zato zračni prevoz med EU in Avstralijo poteka z enim postankom prek vmesnih točk, ki so pomembni samostojni trgi, npr. Singapur, Tajska ali Hongkong. V ekonomskem smislu ne bi bilo upravičeno opravljati zračni prevoz med vmesnimi točkami in Avstralijo brez ustreznih prometnih pravic. Zato so pravice do pete svoboščine prek takih vmesnih točk bistvene za zagotovitev kar največjih možnih koristi sporazuma.

Vzajemno odprtje dostopa na trg z Avstralijo je že izvedlo nekaj držav članic. Vendar nekatere države članice še niso dosegle višje stopnje dostopa na trg v svojih odnosih z Avstralijo. Ta neuravnotežen okvir je povzročil neenakosti glede možnosti letalskih prevoznikov Skupnosti, ki so v nasprotju z načelom enakih možnosti za vse letalske prevoznike Skupnosti na enotnem trgu. S celovitim sporazumom o zračnem prevozu na ravni Skupnosti bi odnosi Skupnosti z Avstralijo na področju letalstva postali koherentni in zagotovljene bi bile enake pravice in možnosti za vse letalske prevoznike Skupnosti v zračnem prevozu v Avstralijo. Pogajanja na ravni Skupnosti bi lahko dosegla popolno liberalizacijo. Med zadnjimi dvostranskimi pogajanjmi z državami članicami je Avstralija navedla, da bi se lahko popolna liberalizacija dostopa na trg, vključno s pravicami do sedme svoboščine in pravicami do osme svoboščine, izvedla samo s Skupnostjo in ne s posameznimi državami članicami¹¹.

Nadalje bi se ustvarile nove tržne priložnosti za letalske prevoznike v tistih državah članicah, ki trenutno nimajo nobenih pravic glede zračnega prevoza v Avstralijo in iz nje. Sporazum o zračnem prevozu na ravni Skupnosti bi tudi manjšim prevoznikom dal možnost, da razširijo svojo mrežo na Avstralijo. Če povpraševanje po prometu med nekaterimi državami članicami in Avstralijo ne bi nujno ekonomsko upravičilo direktnih letov, bi letalski prevozniki lahko dosegli komercialne koristi z ureditvami s skupno uporabo oznak v Avstralijo in iz nje.

Sporazum med EU in Avstralijo bi evropski industriji zračnega prevoza omogočil koristi zaradi bolj odprtega dostopa na trg v Avstralijo in iz nje. Odprava obstoječih omejitev bi pomagala evropski industriji zračnega prevoza konkurirati letalskim prevoznikom iz Bližnjega in Daljnega vzhoda, ki so si pridobili znaten delež trga na letih med EU in Avstralijo. Nadomestitev indirektnih letov prek zalivske regije ali jugovzhodne Azije z dodatnimi direktnimi leti iz EU bi koristila letališčem EU.

¹⁰ Tretja svoboščina je pravica do prevoza potnikov in tovora iz EU v Avstralijo. Četrta svoboščina je pravica do prevoza potnikov in tovora iz Avstralije v EU. Peta svoboščina je pravica do prevoza potnikov in tovora iz vmesne točke v Avstralijo s storitvijo, ki se začne v EU.

¹¹ Sedma svoboščina je pravica do prevoza potnikov in tovora med dvema državama izven matične države letalskega prevoznika, npr. letalski prevoznik EU, ki opravlja lete med Avstralijo in Novo Zelandijo. Osmo svoboščina je pravica do prevoza potnikov in tovora na domačih progah v tretjo državo.

Sporazum o odprtem zračnem prostoru med EU in Avstralijo bi evropski industriji zračnega prevoza omogočil vlaganje v Avstralijo in koristi od kapitala iz Avstralije. Evropskim tovornim prevoznikom bi omogočil, da bi vzpostavili mednarodne proge za prevoz tovora v azijsko-pacifiški regiji in s tem povečali učinkovitost svojega poslovanja ter zagotovili storitve v skladu s potrebami svojih strank po svetu in ne bi bili omejeni zaradi potrebe po usklajevanju pravic v okviru dvostranskih sporazumov. Odprti trgi in doseženo povečanje konkurence na progah med Evropo in Avstralijo bi omogočili dodatne koristi za evropske potnike in naročnike prevoza.

- 5.3 Odprti letalski trgi potrebujejo okvir, ki zagotavlja pošteno konkurenco in visoke standarde varnosti, zaščite in varstva okolja. Zato bi moral sporazum ohraniti in prav tako okrepiti visoke standarde varnosti, zaščite in varstva okolja za zračni prevoz med Evropsko unijo in Avstralijo. Vzpostavil bi enotne pogoje delovanja, s čimer bi se izognili izkrivljanju konkurence.

V zvezi z okoljskimi vprašanji mora biti sporazum skladen z zavezo EU trajnostnemu razvoju. Poleg zgoraj poudarjenih gospodarskih koristi ima pričakovana rast zračnega prometa tudi nezaželene stranske učinke zlasti glede kakovosti zraka in stopnjo hrupa v bližini letališč in prispevka h globalnim podnebnim spremembam. Pomembno je, da sporazum ne omeji zmožnosti EU za uporabo regulativnih ali gospodarskih instrumentov za ublažitev teh škodljivih učinkov.

Zaščita poštene konkurence je drugo ključno vprašanje pri odprtih letalskih trgih. Z doseganjem višjih ravni zbliževanja zakonodaj bi celoviti sporazum o zračnem prevozu med Skupnostjo in Avstralijo zagotovil enake konkurenčne pogoje delovanja, s čimer bi se izognili izkrivljanju konkurence.

Avstralija je dobro pripravljena za visoko stopnjo zbliževanja zakonodaj s Skupnostjo in možnosti za visoko stopnjo regulativnega zbliževanja med Skupnostjo in Avstralijo so izvrstne.

Zbliževanje zakonodaj je lahko doseženo samo na ravni Skupnosti. Dvostranski sporazumi ne zagotavljajo takega zadostnega regulativnega sodelovanja. Sporazum med EU in Avstralijo mora vzpostaviti mehanizme sodelovanja, tako da zagotovi upoštevanje pravil sporazuma in njihov nadaljnji razvoj.

To partnerstvo se lahko postopoma razvije v odprt zračni prostor med Evropsko skupnostjo in Avstralijo. Začetni razgovori so pokazali, da imata Avstralija in Skupnost iste želje po vzpostavitvi posodobljenega okvira za mednarodni zračni prevoz brez obstoječih omejitev in z možnostjo zagotavljanja storitev na svetovni ravni. Rezultat predlaganega novega partnerstva bi vzpodbudil preostale tretje države, da se pridružijo gibanju za bolj prožen mednarodni okvir za zračni prevoz.

- 5.4 Gospodarske koristi sporazuma o zračnem prevozu z Avstralijo bi nadalje povečali podobni sporazumi z državami v Aziji, ki predstavljajo glavne vmesne točke. Zato mora biti novo partnerstvo med Evropsko unijo in Avstralijo odprto za druge države, ki bi se želele pridružiti.

- 5.5 Sektor civilnega letalstva ponuja pomembne nove priložnosti za krepitev sodelovanja v prometnem sektorju in vzajemne koristi za Avstralijo in EU.

Glede na zgoraj navedeno Evropska komisija priporoča, da Svet pooblasti Komisijo za začetek pogajanj z Avstralijo za sklenitev celovitega sporazuma o zračnem prevozu.

- 5.6 Komisija bo tesno sodelovala z državami članicami in vsemi ustreznimi interesnimi skupinami pri nadaljnjem razvijanju in doseganju ciljev, določenih v pogajalskih smernicah.