



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 11.03.2005  
KOM(2005)78 v konečném znění

## **SDĚLENÍ KOMISE**

**Politika Společenství v oblasti civilního letectví vůči Čínské lidové republice  
- posílení spolupráce a otevření trhů**

## 1. ÚVOD A SHRnutí

- 1.1 Čínská lidová republika, nejlidnatější stát světa, se za uplynulých 15 let stala klíčovým aktérem ve světovém dění, což je odrazem jejího mimořádného růstu a hospodářského rozvoje. Čína se stává stále důležitějším partnerem Evropské unie – a naopak – jak z hospodářského tak z politického hlediska.

Čína neustává v pokroku ohledně reformy své ekonomiky. Přistoupení Číny ke Světové obchodní organizaci v prosinci 2001 bylo podstatné a připraví cestu pro další otevírání trhu a přímé zahraniční investice. V roce 2003 se Čína stala po Spojených státech druhým největším obchodním partnerem EU a EU se stala druhým největším vývozním trhem Číny. Po svém rozšíření v roce 2004 je EU nyní největším obchodním partnerem Číny.

- 1.2 Čínský trh v oblasti letecké dopravy patří k nejrychleji se rozvíjejícím na světě. Průměrná roční míra růstu počtu cestujících v letecké přepravě v Číně byla přibližně 16 % mezi roky 1958 a 2002 a očekává se, že vysoká míra růstu převáží až do roku 2020.<sup>1</sup>

Čína proto nabízí silný potenciál růstu také pro letecké společnosti, výrobce letadel a poskytovatele služeb v Evropě.

Olympijské hry v roce 2008 v Pekingu a Světová výstava Expo v roce 2010 v Šanghaji výrazně podněcují restrukturalizaci a investice do leteckého odvětví, které umožní Číně využít tyto události k tomu, aby ukázala světu svůj efektivní a moderní přístup. V tomto ohledu však Čína čelí výrazným výzvám, zejména při sladění pokračujícího vývoje v oblasti bezpečnosti s dramatickou mírou růstu v leteckém provozu.

- 1.3 Čína přistupuje postupně a selektivně, ale rozhodně směrem k otevření trhu v civilním letectví. V důsledku rozsudků Evropského soudního dvora ze dne 5. listopadu 2002 o „otevřeném nebi“ jsou dvoustranné dohody uzavřené mezi členskými státy a Čínou neudržitelné a musí být změněny. Komise dostala „horizontální“ mandát, aby vyjednala se třetími zeměmi takové nezbytné opravy dvoustranných dohod.

S ohledem na (i) rostoucí význam čínského leteckého trhu, (ii) obtíže, na něž narážejí jednotlivé členské státy ve snaze uvést dvoustranné dohody do souladu s právem Společenství, a (iii) přínosy plynoucí z nahrazení roztržitého evropského přístupu ve vztazích k Číně koordinovaným a liberálním přístupem je Komise toho názoru, že je nyní čas rozvinout širší spektrum příležitostí mezi Čínou a Společenstvím v oblasti letecké dopravy.

- 1.4 Souběžně s tímto sdělením Komise proto doporučuje, aby Rada zmocnila Komisi k vyjednání souhrnné dohody o otevřeném leteckém provozu s Čínou jménem Evropského společenství. Pozitivní předběžné kontakty mezi Všeobecnou správou

---

<sup>1</sup> Všeobecná správa civilního letectví Číny (CAAC), 2004.

civilního letectví Číny (CAAC) a útvary Evropské komise byly navázány v květnu 2004, což může sloužit jako dobrý základ pro zahájení formálních jednání s Čínou.

## **2. ROSTOUCÍ VÝZNAM POLITICKÉ A HOSPODÁŘSKÉ SPOLUPRÁCE MEZI EU A ČÍNOU**

- 2.1 V posledních letech si čínská ekonomika vedla nápadně dobře, přičemž míry hospodářského růstu překračovaly 7 % v průběhu 14 po sobě následujících let. V roce 2003 činil růst čínské ekonomiky 9,1 %, což byla nejvyšší míra za sedm let. Hospodářský růst v některých velkých městských aglomeracích, který táhne hospodářský rozvoj Číny, dokonce ještě výrazně předčí průměrné míry hospodářského růstu.

Obecně platí za prokázané, že poptávka v oblasti letecké dopravy je úzce propojena s rozvojem HDP. Na základě výše uvedeného a s ohledem na zlepšení výdajového základu rostoucí městské střední třídy, jež představuje důležitý potenciál pro cestovní ruch, se v Číně očekává nepřetržitě vzrůstající poptávka po letecké dopravě.

- 2.2 Obchod mezi EU a Čínou roste rychleji než obchod Číny s jejími dalšími dvěma hlavními obchodními partnery (Japonskem a USA). Hodnota celkového objemu obchodu za rok 2003 mezi Čínou a EU byla odhadnuta na celkem 135 miliard EUR, to znamená nárůst o více než 15 % oproti roku 2002. Po svém rozšíření v roce 2004 je EU nyní největším obchodním partnerem Číny.

- 2.3 Vzhledem ke své enormní rozloze a obyvatelstvu v počtu téměř 1,3 miliardy (22 % světového obyvatelstva), mimořádnému hospodářskému růstu a nesmírnému potenciálu obecně se hospodářská váha Číny a její politický status ve světě dnes značně liší od situace, ve které se nacházela ještě v devadesátých letech. Široký politický dialog mezi Čínou a EU byl formálně zahájen v roce 1994.

Posílení vztahů mezi Čínou a EU je důležitou složkou čínské zahraniční politiky. Ve svém vůbec prvním „*EU Policy Paper*“ načetla čínská vláda v říjnu 2003 prioritní oblasti a plány pro posílení politických, hospodářských, ekonomických a obchodních vztahů mezi Čínou a EU.

Klíčovým cílem pro EU je zlepšení přístupu na trh a zlepšení podmínek pro investice v Číně. Zejména další reformy a liberalizace napomohou Číně přilákat zahraničí investice a technologické know-how a udržet hospodářský růst. To platí pro jakékoli hospodářské odvětví, ale pro civilní letectví zvlášť.

- 2.4 Na šesté vrcholné schůzce EU a Číny konané v říjnu 2003 se jasně ukázalo, že Čína nyní považuje Společenství jako takové za prvořadého partnera pro jednání za Evropu. S rozšířením EU a procesem evropské integrace budou kontakty na úrovni Společenství a koordinace s EU čím dál tím důležitější jak pro Čínu tak pro Unii. To platí i pro civilní letectví, ohledně něhož se EU a Čína na šesté vrcholné schůzce dohodly, že by spolupráce měla být rozšířena a prohloubena. To bylo potvrzeno v květnu 2004 během návštěvy čínského premiéra Wen Jiabao v sídle EU v Bruselu a dále zdůrazněno v průběhu sedmé vrcholné schůzky EU a Číny konané v prosinci 2004. Na této sedmé vrcholné schůzce byla naplánována možnost uzavření budoucí dohody mezi EU a Čínou o civilním letectví.

### 3. ROSTOUCÍ VÝZNAM ČÍNY V MEZINÁRODNÍM LETECTVÍ – TRŽNÍ PROFIL

#### Čína – rychle rostoucí strategický trh civilního letectví

- 3.1 V posledním desetiletí patřil čínský trh v oblasti letecké dopravy mezi nejrychleji se rozvíjející na světě. Průměrná roční míra růstu domácí a mezinárodní letecké dopravy v Číně byla kolem 16 % mezi lety 1958 a 2002. Očekávalo se, že celkový počet cestujících v letecké dopravě přesáhne v roce 2004 100 milionů, přičemž se předpokládalo, že nákladní doprava dosáhne 2,5 milionů tun.

Od roku 1990 vzrostl počet sedadel, jež byla k dispozici na pravidelných letech bez mezipřistání mezi EU a Čínou, z 250 000 na téměř 3 miliony v roce 2003 (+1150 %).<sup>2</sup> Počet sedadel, která byla k dispozici na pravidelných letech bez mezipřistání do Japonska, jež je pro EU stále ještě největším trhem v oblasti letecké dopravy v Asii, zaznamenal nárůst v témže období „pouze“ o 378 %.

- 3.2 Ještě před 10 lety byl jediným místem určení pro lety z Evropy do Číny Peking. Od té doby až do roku 2003 směřovaly veškeré lety do Číny do Pekingu a Šanghaje, přičemž v případě Šanghaje šlo o mimořádně rychlý růst, a nyní tam směřuje více než 35 % veškeré osobní letecké dopravy z Evropy. Otvírají se také nové trasy do celé řady ostatních čínských měst.

V současné době přepravuje cestující do Číny na pravidelných linkách osm leteckých dopravců EU, zatímco všechny tři hlavní čínské skupiny leteckých společností (Air China, China Eastern a China Southern) létají do Evropy. Mezi Čínou a EU je provozováno celkem 21 tras. Nejvíce se na provozu bez mezipřistání mezi EU a Čínou podílí Německo s 38 % celkového provozu, zatímco Francie se podílí 23 % a Spojené království 9 %. Z celkového počtu 141 letů za týden mezi EU a Čínou v dubnu 2004 se Air China podílela 28 %, zatímco Lufthansa se podílela 17 % a Air France 15 %.

#### Pohled do budoucna

- 3.3 Přestože v budoucnu budou míry růstu v čínské osobní letecké dopravě zřejmě méně dramatické než v posledních letech, budou i nadále značné. Mezinárodní sdružení leteckých dopravců (IATA) předpokládá v období 2003-2007 průměrnou roční míru růstu 8,6 % v osobní letecké dopravě v Číně. To je téměř trojnásobek světové průměrné míry růstu předpokládané IATA. Obecně se očekává, že nákladní doprava poroste rychleji než osobní doprava.

Odborníci z CAAC očekávají ještě vyšší míry růstu v letecké dopravě s očekávaným průměrným ročním nárůstem do roku 2020 o 15 %.

Očekává se proto, že Čína se během příštích 10 let stane největším asijským trhem a vedoucím střediskem pro osobní leteckou dopravu, jakož i pro mezinárodní nákladní dopravu a převezme tak současné vedoucí postavení Japonska. Dále se očekává, že osobní doprava jako celek vzroste z přibližně 100 milionů cestujících v roce 2004 na 215 milionů cestujících v roce 2014, čímž se zvýší její celkový podíl

---

<sup>2</sup> Zdroj: letové řády OAG.

na letecké osobní dopravě v asijsko-tichomořské oblasti na 25 % z 10 % v roce 1985.<sup>3</sup>

### **Status schváleného místa určení**

- 3.4 Jedním z klíčových hnacích motorů poptávky po letecké dopravě v Číně a jejího rozvoje bude cestovní ruch. Počet zahraničních turistů, kteří přiletěli do Číny, vzrostl o 11 % v roce 2002, čímž se z Číny stal pátý největší příjemce turistů na světě. Počet turistů cestujících z Číny do zahraničí dosáhl v roce 2003 20 milionů (+22 % roční nárůst), čímž předstihla Japonsko a stala se zemí s největším počtem turistů v Asii. Odhaduje se, že v roce 2020 by počet turistů cestujících z Číny do zahraničí měl dosáhnout 100 milionů.

S cílem usnadnit a zatraktivnit návštěvy skupin čínských turistů v Evropě podepsaly Společenství a čínská vláda v únoru 2004 memorandum o porozumění, na základě něhož bude Společenství požívat „statusu schváleného místa určení“ (Approved Destination Status - ADS). Skupinám čínských turistů je povoleno cestovat pouze do zemí, kterým byl Čínou udělen status ADS. Doposud nebylo možné z Číny do EU soukromě cestovat.

Systém ADS usnadní postup získávání víz pro skupiny čínských turistů, kteří chtějí navštívit Evropu.

Očekává se, že zavedení systému ADS přinese značný počet nových čínských turistů, kteří navštíví Evropu. To bude mít dalekosáhlé důsledky pro kapacitu leteckých společností a letišť; navíc letecké společnosti již nyní uvolňují více kapacit pro Čínu, aby vyšly vstříc vzrůstající poptávce.

## **4. TRENDY V ČÍNSKÉ LETECKÉ POLITICE – OTEVÍRÁNÍ VZDUŠNÉHO PROSTORU**

- 4.1 Čínské odvětví civilního letectví prochází v těchto letech značnými změnami. Transformace čínského odvětví civilního letectví se zdá být postupným přesunem od centrálního plánování směrem ke kombinaci decentralizace a globalizace.

Vývojové trendy a politiky v odvětví letectví v Číně jsou charakterizovány zejména těmito klíčovými znaky:

- Konsolidace leteckého průmyslu do tří hlavních skupin leteckých společností
- Vystávající liberalizace a otevírání trhu jak na vnější tak vnitřní úrovni
- Rozvoj nové letištní infrastruktury a technologie řízení letového provozu

Každý z těchto znaků bude níže stručně prozkoumán.

### **Konsolidace**

- 4.2 V polovině devadesátých let se čínský letecký průmysl vyznačoval nedostatečnou bezpečností a závažnými nehodami. Přemíra kapacit vedla navíc ke značnému propadu cen a tvrdé konkurenci na domácím trhu, což omezovalo mezinárodní

---

<sup>3</sup> „Letecká doprava v asijsko-tichomořské oblasti – růst a meze“, Akční skupina pro leteckou dopravu (ATAG), 2001.

expanzi. To vedlo vládu k podpoře politiky konsolidace a cenové kontroly leteckého průmyslu, jenž byl ze značné části kontrolován státem. Po pouze skromném pokroku při restrukturalizaci koncem devadesátých let oznámila CAAC v červenci 2000, že 10 leteckých dopravců pod její přímou správou bude spojeno do tří hlavních skupin leteckých společností. V důsledku toho vznikly tři skupiny leteckých společností s obdobným počtem letadel (ca. 100) a srovnatelnými aktivy (ca. 6 miliard USD) soustředěné ve třech hlavních geografických uzlech: Air China (Peking), China Eastern Airlines (Šanghaj) a China Southern Airlines (Kanton).

- 4.3 Na tři hlavní skupiny leteckých společností připadá zhruba 80 % letů v Číně. Z konsolidace leteckého průmyslu vzešli ziskoví provozovatelé se silnými ekonomickými rozvahami, kteří byli schopni expandovat a konkurovat v mezinárodním měřítku a přitáhnout zahraniční investice a partnery. Čínské letecké společnosti se tradičně soustředily na domácí trh a pouze 13 % celkového počtu cestujících přepravovaných 5 hlavními čínskými leteckými společnostmi v roce 2002 bylo účastníky mezinárodní dopravy.
- 4.4 Letecké společnosti, které byly dříve plně vlastněné státem, jsou nyní kótovány na akciových trzích a jsou částečně privatizované. Přímá kontrola nad státními podíly v leteckých společnostech byla z CAAC převedena na jiné vládní agentury a CAAC se nyní soustředí výhradně na svou řídicí roli.

#### **Otevírání trhu**

- 4.5 Čína jasně signalizuje svůj záměr a připravenost otevřít své trhy s domácí a mezinárodní leteckou dopravou a zvýšit hospodářskou soutěž. CAAC oznámila, že bude postupně udělovat práva provozovat leteckou dopravu v kontinentální Číně zahraničním leteckým dopravcům, včetně větších kabotážních práv a podpory pro více zahraničních leteckých dopravců, kteří by létali do Číny, a pevninských leteckých dopravců, kteří by zajišťovali obslužnost zahraničních měst.
- 4.6 Záměrem CAAC je liberalizovat čínský trh letecké dopravy ve třech fázích, jež by do roku 2010 měly vést k otevření 70-80 % průmyslu letecké dopravy.

CAAC rovněž postupně dereguluje ceny leteckých poplatků, aby poskytla leteckým společnostem větší prostor při stanovení poplatků v závislosti na tržní poptávce.

Zprávy o tom, že CAAC rovněž vítá nízkonákladové letecké společnosti v rámci strategie na podporu turistiky střední třídy a hospodářského rozvoje západní Číny, jsou další významnou známkou liberalizace.

V důsledku své nové politiky CAAC podepsala řadu vzestupně liberálních ujednání o leteckých službách se třetími zeměmi, včetně Singapuru, Thajska, Austrálie a naposledy Spojených států. Služby nákladní dopravy jsou často v popředí na cestě k liberalizaci, ale jsou následovány obdobným vývojem v osobní dopravě.

- 4.7 Čína rovněž liberalizuje pravidla pro zahraniční investice v civilním letectví. Pro posílení otevření civilního leteckého průmyslu Číny a povzbuzení zahraničních investic do letišť, leteckých společností a ostatních projektů a služeb vstoupil v roce 2002 v platnost nový dekret o „*Ustanoveních o zahraničních investicích v civilním*

letectví“, . Zahraniční investoři však nemohou převzít kontrolu nad čínskými letišti nebo leteckými společnostmi.

#### **Infrastruktura – letiště, letadla a řízení letového provozu**

- 4.8 Za účelem uspokojení vzrůstající poptávky po leteckých dopravních službách v Číně jsou třeba rozsáhlé investice v letecké dopravní infrastruktuře do letišť, letadel, technologie řízení letového provozu a pomocných zařízení.

Od roku 1990 Čína postavila více než 25 nových letišť a v roce 2002 měla celkem 160 civilních letišť. Očekává se, že počet letišť se do roku 2015 zvýší na 260.

Nové projekty zahrnují nové letiště v Kantonu; rozšíření mezinárodního letiště hlavního města Pekingu, včetně nové vzletové a přistávací dráhy s plánovaným ukončením v roce 2007, tedy s dostatečným předstihem před olympijskými hrami v roce 2008; a rozšíření šanghajského letiště Pudong s novou vzletovou a přistávací dráhou, jejíž ukončení se plánuje v letech 2005-2006. Celkové investice jen do těchto třech jmenovaných mezinárodních uzlů se odhadují na více než 5 miliard USD v příštích čtyřech letech.

Vlastnictví letišť a kontrola nad nimi byly v poslední době decentralizovány a přeneseny na orgány provincií a měst, což je nyní silnou pobídkou pro rozvoj jejich regionálního leteckého trhu a pro přilákání soukromého kapitálu na jeho podporu.

- 4.9 CAAC předpovídá, že čínské letecké společnosti budou v průběhu příštích dvou desetiletí potřebovat doplnit svůj letecký park o téměř 1800 nových osobních letadel. Tím se evropskému leteckému průmyslu nabízejí významné příležitosti, zejména v důležitém tržním segmentu velkých civilních letadel.

Čína bude rovněž vyžadovat novou technologii řízení letového provozu, aby se vyrovnala se stále narůstajícím leteckým provozem. Očekává se, že Čína bude během příštího desetiletí potřebovat investovat více než 1,1 miliardy USD do zlepšení své infrastruktury řízení letového provozu (ATM). Prakticky veškeré toto zařízení bude nutné dovézt a evropský průmysl je schopen tuto technologii poskytnout.

Čína bude navíc muset modernizovat celou řadu pomocných zařízení a služeb, jako např. pozemní odbavování, doplňování paliva atd. Čína by měla usilovat o odstranění překážek, které brání vstupu na trh v těchto odvětvích, včetně dodávání paliva a počítačových rezervačních systémů, kde současné praktiky diskriminují zahraniční dodavatele.

#### **Zásadní výzvy, kterým Čína čelí v odvětví civilního letectví**

- 4.10 Dramatický nárůst v čínském civilním letectví má též své negativní vedlejší účinky a ukazuje se, že sladění rychlého růstu poptávky po letecké dopravě s vývojem v letecké bezpečnosti a s prováděním a řízením moderní technologie je velmi náročné.

CAAC proto vymezila následující hlavní výzvy pro další rozvoj bezpečného a tržního civilního letectví v Číně:

- Zlepšení regulace bezpečnosti a bezpečnostních opatření a schopnosti dohledu

- Další rozšiřování infrastruktury
- Optimalizace využití vzdušného prostoru
- Lepší zaškolení personálu
- Rozvoj tržních mechanismů a předpisů v oblasti hospodářské soutěže
- Přizpůsobení leteckých společností a letišť, aby byly konkurenceschopnější

S ohledem na tyto výzvy má Čína velmi silný zájem na tom, aby se poučila z evropských zkušeností v oblasti rozvoje bezpečných a konkurenceschopných leteckých dopravních služeb. V této souvislosti považuje čínská strana projekt spolufinancovaný EU „Projekt spolupráce mezi EU a Čínou v oblasti civilního letectví“ za velmi hodnotný. Projekt začal v roce 1999 a získal celkem více než 15 milionů EUR z finančních prostředků Společenství. Čínské orgány a průmysl, stejně jako evropský průmysl vyjádřily velký zájem na dlouhodobém pokračování tohoto projektu nebo obdobných strukturách spolupráce.

## 5. PROČ PŘÍSTUP SPOLEČENSTVÍ VE VNĚJŠÍCH VZTAZÍCH TÝKAJÍCÍCH SE LETECTVÍ?

- 5.1 Od šedesátých let byly vztahy mezi EU a Čínou v oblasti civilního letectví založeny na dvoustranných dohodách o leteckých službách uzavřených mezi jednotlivými členskými státy a Čínou, přičemž koordinace na úrovni Společenství byla malá, pokud vůbec nějaká. 19 z 25 členských států EU má dvoustranné dohody o leteckých službách s Čínou (všechny kromě Irska, Kypru, Litvy, Malty, Portugalska a Slovinska). Všechny tyto dvoustranné dohody jsou založeny na tom, že jednotlivé členské státy jmenují jediného vnitrostátního leteckého dopravce (nebo v několika málo případech několik dopravců), kterému (kterým) je umožněno provozovat trasy do Číny. Práva na dopravu udělená v rámci dvoustranných dohod jsou navíc rovněž omezena, takže je redukován i prostor pro hospodářskou soutěž.

Podle rozsudků Evropského soudního dvora ze dne 5. listopadu 2002 je třeba naléhavě změnit existující dvoustranné dohody o leteckých službách, které jsou založené na vnitrostátním jmenování tak, aby zahrnovaly doložky o jmenování Společenství, jež umožní jmenování jakéhokoli leteckého dopravce Společenství usazeného v členském státě.

- 5.2 V květnu 2004 byl zahájen dialog mezi čínskými orgány pro civilní letectví a útvary Evropské komise, v jehož průběhu útvary Komise informovaly CAAC o potřebě změnit existující dohody o leteckých službách. Obě strany vyjádřily svůj zájem na pokračování diskusí s cílem vyřešit tuto otázku co možná nejdříve.

Obě strany se dohodly na pokračování dialogu a na podpoře rozvoje spolupráce s cílem dosáhnout souhrnné dohody mezi Čínou a Společenstvím. Útvary Evropské komise informovaly čínskou stranu o svém záměru učinit nezbytné kroky a požádat Radu o mandát, jenž je zmocní vyjednat s Čínou takovou dohodu.

V průběhu setkání v květnu 2004 představila CAAC rozsáhlou řadu návrhů pro užší technickou spolupráci a pomoc EU v oblasti civilního letectví, dále ohledně řízení bezpečnosti, kontroly letového provozu, osvědčování letové způsobilosti, regulace přístupu na trh a uplatňování práva v oblasti hospodářské soutěže a letových norem.

- 5.3 Sdělení požadující mandát pro vyjednání dohody o leteckých službách s Čínou za celé Společenství přirozeně vychází z rozsudků Evropského soudního dvora a politické dohody dosažené dne 5. června 2003 Radou pro dopravu. Rovněž odráží přijetí Společenství jako vyjednače mezinárodních dohod v mnoha hospodářských odvětvích, včetně letecké dopravy.

Komise v současné době jedná o dohodách o letecké dopravě v rámci „horizontálního mandátu“ s řadou zemí a s některými zeměmi již dohody parafovala. Tyto dohody by mohly být prvním krokem směrem k souhrnnějším dohodám o otevřeném letovém provozu mezi Společenstvím a těmito zeměmi. V roce 2004 Komise vydala sdělení „*Politika Společenství vůči jeho sousedům v oblasti letectví*“<sup>4</sup>, ve kterém doporučuje další a obsáhlejší jednání Společenství s řadou sousedních zemí. V prosinci 2004 byl Komisi udělen plný mandát pro vyjednávání s Marokem a zeměmi západního Balkánu.

- 5.4 Vzhledem k tomu, že na svém vnitřním leteckém trhu vyvinula EU zvýšenou aktivitu, bylo by nelogické, kdyby taková aktivita nebyla sledována rovněž ve vnějších vztazích EU. Zkušenosti, které EU získala v tomto ohledu, navíc třetí země považují za vysoce hodnotné.

Bílá kniha Evropské komise „*Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout se*“<sup>5</sup> zdůraznila potřebu Unie zvýšit svou schopnost prosadit se v mezinárodních vztazích a zasazovat se jediným hlasem na mezinárodní scéně o obranu svých průmyslových a sociálních zájmů a zájmů v oblasti životního prostředí. EU již v několika oblastech prokázala, že může dosáhnout a vykonat více, pokud jedná v silné jednotě a jako celek.

- 5.5 Na rozdíl od USA však Evropská unie zůstává roztržštěná ve svých vztazích se třetími zeměmi.

Průběh a výsledek dvoustranných jednání uskutečněných v posledních měsících mezi členskými státy a třetími zeměmi dosud nevedl k nezbytnému sladění existujících dohod s právem Společenství. Společenství a členské státy proto musejí jednat společně, aby upravily přístup, zajistily rozvoj průmyslu a dosáhly souladu s právními předpisy Společenství.

- 5.6 Neexistuje žádný důvod, proč by výhody otevření přístupu na trh a investičních pravidel ve třetích zemích, jako je např. Čína, neměly být v zásadě obdobné jako výhody vyplývající z otevřeného letového prostoru mezi EU a USA. V nedávné studii zadané Evropskou komisí bylo provedeno předběžné hodnocení potenciálních dlouhodobých hospodářských přínosů pro obě strany na plně liberalizovaném trhu mezi EU a Čínou v oblasti letectví, jež by se mohly pohybovat v řádu několika stovek milionů eur ročně.

Jak je zřejmé, nesmírný význam bude mít zajištění toho, aby otevření a integrace trhu probíhaly vyváženým způsobem, který zohlední ostatní důležité cíle politiky a zmírní eventuální negativní dopady, ať již v případě hospodářské soutěže, ochrany životního prostředí nebo v jiných oblastech. Měla by být rovněž zajištěna dostatečná pružnost

---

<sup>4</sup> KOM(2004)74, „Politika Společenství vůči jeho sousedům v oblasti letectví“, 9.2.2004.

<sup>5</sup> KOM(2001)370.

pro EU, aby uplatňovala hospodářské nebo regulační nástroje, které jsou nezbytné pro vyvážení negativních dopadů na životní prostředí vyplývajících z očekávaného růstu objemu dopravy.

- 5.7 Obsáhlý mandát pro jednání s Čínou, který lépe odráží postavení EU v současném světě, by jasně posílil vyjednávací pozici Společenství a signalizoval by rovněž rozhodnost Společenství zakročit proti přetrvávajícímu porušování práva a pravomocí Společenství a potvrdit závazek Evropy, pokud jde o otevření trhů a udržitelný rozvoj.

## 6. ŽÁDOST O MANDÁT PRO VYJEDNÁVÁNÍ A JEHO ROZSAH PŮSOBNOSTI

- 6.1 Jak je zřejmé z tohoto sdělení, Čína se pustila do zásadních změn v odvětví civilního letectví včetně restrukturalizace jejího domácího leteckého průmyslu a postupné reformy a otevírání trhu.

Než budou naplněny aspirace Číny a splněny mezinárodní normy, bude nadále nezbytné vynaložit značné úsilí o rozvoj čínského odvětví letecké dopravy. Užší spolupráce mezi EU a Čínou má zásadní význam, bude přínosná pro obě strany a bude schopna přispívat k rozvoji efektivního, silného a bezpečného leteckého odvětví.

Komise proto považuje za důležité učinit Číně komplexní nabídku posílení spolupráce v civilním letectví.

Taková spolupráce se musí věnovat právním problémům ve vztahu k existujícím dvoustranným dohodám mezi Čínou a členskými státy a musí je řešit.

- 6.2 Dohoda s Čínou by však neměla být omezena na odsouhlasení doložek o jmenování Společenství. Měla by jít dále a vytvořit ambiciózní rámec integrující průmyslovou spolupráci a širší leteckou problematiku, jako např. spolupráci v oblasti letecké bezpečnosti, bezpečnostních opatření, řízení letového provozu, technologie a výzkumu, jakož i problematiku podnikatelských praktik.

Plně otevřený letecký prostor s Čínou však může i při velkých ambicích vyžadovat určitý čas na rozvoj a může se nejlépe rozvíjet ve fázích, které umožní hladký přechod a integraci trhu na základě postupného provádění nových pravidel.

- 6.3 Rozsah Komisí navrhovaného mandátu je nastíněn v navrhované zvláštní předloze rozhodnutí Rady.

- 6.4 V rozsahu, v němž může zůstat zachováno omezení práv na dopravu v rámci budoucí dohody mezi Společenstvím a Čínou nebo jakékoli jiné dohody uzavřené na úrovni Společenství se třetí zemí, bude Společenství muset rozvíjet transparentní a nediskriminační postupy pro přidělování těchto omezených práv na přepravu sjednané na úrovni Společenství. Tyto postupy se v současné době připravují a odpovídající návrh bude předložen v blízké budoucnosti.

## 7. ZÁVĚRY

- 7.1 Odvětví civilního letectví nabízí významné nové příležitosti pro další posílení spolupráce mezi Čínou a EU v odvětví dopravy a pro dosahování oboustranného přínosu. Proto by nyní mělo být vyvinuto úsilí zaměřené na to, aby se letecká doprava stala příští klíčovou oblastí užší spolupráce mezi EU a Čínou v odvětví dopravy.
- 7.2 Ve světle výše uvedených skutečností Komise navrhuje jednat o souhrnné dohodě o otevřeném leteckém provozu a jejím uzavření s Čínskou lidovou republikou a vyzývá Radu, aby zmocnila Komisi k zahájení vyjednávání jménem Evropského společenství ohledně takové dohody.

Komise bude úzce spolupracovat s členskými státy a všemi příslušnými zainteresovanými subjekty při dalším rozvoji a dosahování cílů stanovených v navrhovaném rozhodnutí Rady.