

CS

CS

CS



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 3.10.2008
KOM(2008) 603 v konečném znění

SDĚLENÍ KOMISE

Vytvoření společného leteckého prostoru s Tuniskem

SDĚLENÍ KOMISE

Vytvoření společného leteckého prostoru s Tuniskem

1. ÚVOD

1. Ve sdělení s názvem „Rozvoj vnější politiky Společenství v oblasti letectví“¹ Komise vyzdvihla význam vytvoření společného leteckého prostoru se zeměmi, které se podílejí na politice sousedství na východ a na jih od Evropské unie.
2. Konečným cílem je spojení států Evropské unie a jejich partnerů při jižní a východní hranici v rámci společného trhu s harmonizovanými pravidly fungování. Rada ve složení pro dopravu ze dne 27. června 2005 opětovně potvrdila tento cíl v závěrech sdělení „Rozvoj vnější politiky Společenství v oblasti letectví“ a vyzvala k vytvoření společného leteckého prostoru se zeměmi sousedícími s Evropskou unií, a to do roku 2010.
3. S ohledem na dynamiku tohoto společného leteckého prostoru již došlo k integraci trhu Evropské unie s trhy Švýcarska, Norska a Islandu, dále s trhy devíti států západního Balkánu (červen 2006) a konečně po podepsání první evropsko-středomořské dohody v prosinci 2006 též s trhem Maroka. Na žádost Rady Komise rovněž zahájí jednání s Jordánskem a Izraelem a bude pokračovat v jednáních s Ukrajinou. Posílení vztahů mezi Evropskou unií a sousedními zeměmi v oblasti letectví je klíčovým prvkem pro rozvoj evropského leteckého průmyslu. Vztahy v oblasti letectví se zeměmi sousedícími s Evropskou unií, které se týkají všech segmentů trhu (volný čas, cesty za blízkými osobami, cestování v rámci zaměstnání), představují, díky téměř 20% podílu mezinárodních letů směřujících mimo Společenství, množství letů srovnatelné s množstvím letů do zemí Severní Ameriky. Kromě možností růstu v leteckém odvětví představuje z obecnějšího pohledu tento společný prostor vynikající prostředek regionální integrace a hospodářského rozvoje, který je plně v souladu s barcelonským procesem a akčním plánem prováděným v rámci evropské politiky sousedství. Nový projekt „Barcelonský proces: Unie pro Středomoří“ sleduje stejný směr.
4. Vytváření tohoto společného leteckého prostoru se zeměmi jižního Středomoří činí z Tuniska partnera, kterého Evropská unie nemůže pominout. Evropsko-středomořské partnerství ustanovené dohodou o přidružení² navíc podtrhuje nezbytnost posílit spolupráci v oblasti dopravy, rozvíjet spolupráci stran v oblasti předpisů či modernizovat letištní infrastrukturu a řízení leteckého provozu.
5. Mezi jednotlivými činnostmi Evropské unie zaměřenými na země Středomoří a projektem společného leteckého prostoru existuje tedy významná spojitost. Tento projekt je navíc v souladu s cílem, který je společný celému Středomoří. Výměny v rámci projektu „EUROMED Aviation“ zavedeného Evropskou unií za účelem

¹ KOM(2005) 79 v konečném znění, 11.3.2005.

² Dohoda o přidružení EU-Tunisko byla podepsána v červenci 1995.

posílit spolupráci v oblasti letectví se zeměmi jižního Středomoří se tak staly pro Tunisko příležitostí, jak vyjádřit svůj zájem o zahájení jednání s Evropským společenstvím v rámci komplexní letecké dohody. Taková letecká dohoda se Společenstvím by totiž nabídla nové příležitosti celému leteckému odvětví (dopravcům, manažerům letištní infrastruktury, poskytovatelům služeb při mezipřistání) i cestujícím z obou břehů Středozemního moře. Omezení, která jsou obsažena v dvoustranných dohodách mezi členskými státy EU a Tuniskem, by tak mohla být překonána: omezení související s počtem letů za týden, které dopravci uskuteční, počtem schválených dopravců, letišti, mezi kterými se doprava uskutečňuje, nebo uplatňovanými cenami by byly odstraněny; současně by se rozvíjel proces sbližování předpisů.

2. ROZVÍJENÍ VZTAHŮ V OBLASTI LETECTVÍ S MIMOŘÁDNĚ VÝZNAMNÝM PARTNEREM

6. Hospodářský význam a důležitost vztahů v oblasti letecké dopravy s Evropskou unií činí z Tuniska hlavního partnera pro rychlé uskutečnění cíle, kterým je zavedení společného leteckého prostoru, který Rada nastolila v roce 2005.
7. Evropská unie je totiž hlavním obchodním partnerem Tuniska: 73 % dovozu Tuniska pochází z Evropy, která je zase příjemcem 31 % vývozu této země. V roce 2006 dosáhla částka z uskutečněných obchodů téměř 16 miliard EUR a Tunisko se tak stalo jedním z hlavních obchodních partnerů Evropské unie mezi zeměmi jižního Středomoří.
8. Turisté z Evropy tvoří 82 % všech turistů směřujících do Tuniska a přinášejí tak této zemi významný devizový příjem. Odvětví cestovního ruchu v Tunisku je však vzhledem ke zřejmým zeměpisným důvodům značně závislé na stávajících vztazích v oblasti letecké dopravy s Evropou. Evropský i tuniský letecký trh jsou navíc úzce propojeny, o čemž svědčí 21 dohod o leteckých službách, které byly uzavřeny mezi Tuniskem a členskými státy Evropské unie: na základě těchto dohod bylo mezi Tuniskem a Evropou v roce 2007 přepraveno téměř 8,5 milionů cestujících, což představuje zvýšení o více než 40 % za deset let. Nejvýznamnějšími vnitrostátními trhy jsou v roce 2007 Francie (3,5 milionů přepravených cestujících), Německo (1,2 miliony cestujících), Itálie (1 milion cestujících), Spojené království (650 000 cestujících), Belgie (450 000 cestujících) a Česká republika (300 000 cestujících).
9. V roce 2006 zaznamenala mezinárodní doprava směřující do Tuniska 10,5 milionů cestujících, což zdůrazňuje význam Evropy jako partnera. Dvě třetiny veškeré mezinárodní dopravy byly zajišťovány tuniskými dopravci a tento podíl je dokonce ještě vyšší v případě letů do Evropy a z Evropy, kde tunišťští dopravci na klíčových trzích, jako je trh francouzsko-tuniský, zajišťují 70 % dopravy. Nejvýznamnější pravidelní dopravci ze Společenství se zaměřují na Tunisko za účelem upoutat vysokopříjmovou klientelu, přičemž dále zajišťují spojení nezbytná pro udržení přitažlivosti jejich letišť „hub“. Další dopravci ze Společenství se zaměřují rovněž na trh cestovního ruchu a cest za blízkými osobami, ale tento trh je v současnosti ovládán tuniskými společnostmi.
10. Hlavním tuniským dopravcem je Tunisair, který zajišťuje 37 % mezinárodní letecké dopravy z/do Tuniska, což představuje 3,8 milionů cestujících přepravených v roce

2006. Zřizovatelem skupiny Tunisair je tuniský stát, který v současné době vlastní 74 % kapitálu společnosti, zatímco zbývající část kapitálu je volná. Skupina Tunisair zaměstnává přímo a nepřímo téměř 8 000 zaměstnanců a její činnost pokrývá všechny oblasti letecké dopravy, včetně údržby a pozemních služeb. Skupina Tunisair, čelící potřebám modernizace v mezinárodním prostředí se stále silnější konkurencí, uskutečnila strukturální reformy, které vedly ke zřízení poboček zaměstnávajících téměř 4 000 zaměstnanců. Ve vlastnictví skupiny Tunisair je letadlový park třiceti strojů Boeing a Airbus. Ve dvaceti z těchto letadel není obchodní třída, což vyzdvihuje význam „turistické“ klientely společnosti.

11. Na tuto turistickou klientelu se zaměřují další dvě tuniské společnosti, které působí na mezinárodní úrovni; jsou to společnosti Nouvelair a Karthago airlines, zřízené iniciativou v rámci odvětví cestovního ruchu (hotely, cestovní agentury).
12. Nouvelair byl založen roku 1989 skupinou v oblasti cestovního ruchu „Tunisian Travel Services (TTS)“ a jeho sídlo se nachází ve městě Monastir; zajišťuje spojení s 25 zeměmi (120 letišti), především evropskými. Nouvelair, jehož letadlový park čítá třináct strojů Airbus, přepravil v roce 2006 1,5 milionů cestujících, což je 16 % tuniského mezinárodního leteckého dopravního trhu. Společnost Karthago Airlines, zřízená v roce 2002 za účelem posílit nepravidelné lety z Djerby nebo do této destinace, je ve vlastnictví skupiny Karthago a používá pronajatá letadla v závislosti na potřebách touroperátorů. Tato společnost, jejímž specifikem je přítomnost na burze, zaujímá 6 % tuniského mezinárodního leteckého trhu. Vzhledem k podobnosti obchodních struktur společností Karthago airlines a Nouvelair a skutečnosti, že každá má jiné referenční letiště (Monastir a Djerba), pomýšlejí tyto společnosti na sblížení či dokonce sloučení. Podobná konsolidace tuniského trhu s mezinárodní leteckou dopravou je plně v souladu s přístupem letecké dohody s Evropským společenstvím a umožnila by tuniským dopravcům snáze se pohybovat na deregulovaném leteckém trhu a odolávat z toho plynoucí nové konkurenci. Liberalizace trhu vyplývající z takové smlouvy se Společenstvím by totiž dále neumožňovala tuniským orgánům upravovat ceny stanovené evropskými společnostmi, které do Tuniska létají, ani klást tradiční omezení související s vlastnictvím a kontrolou provozovatelů ze Společenství.
13. Obchodní možnosti společného leteckého prostoru mezi Tuniskem a Evropou jsou tedy značné jak pro spotřebitele, tak pro dopravce nebo letiště. Navíc, jak potvrdila výzkumná mise v rámci projektu „Euromed Aviation“³, stávající tuniské předpisy se ukazují jako dostatečně pevné a rozvinuté, aby se mohlo pomýšlet na rychlé sblížení právních předpisů na základě standardů Společenství, což je rovněž jedním z klíčových cílů, na něž se zaměřuje projekt společného leteckého prostoru. Tuniské orgány působící v oblasti letectví se evropským modelem inspirovaly zejména pro zahájení reformy zaměřené na oddělení funkcí souvisejících s dozorem a kontrolou od funkcí ryze hospodářských. Bylo rovněž konstatováno, že v oblasti letecké bezpečnosti a leteckých navigačních služeb je zjištěná úroveň srovnatelná s nejvyšší úrovní evropskou, pokud jde o normy a doporučené postupy Mezinárodní organizace pro civilní letectví, nařízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví i požadavky na pravidla bezpečnosti Eurocontrol (ESARRs). Proces harmonizace předpisů se standardy Společenství byl podpořen a zaštitěn také projektem „Euromed Aviation“.

³ Zpráva z mise do Tuniska v rámci projektu Euromed Aviation (č. MED 2006/132-039).

který zavedl plán zvláštní technické pomoci Tunisku, jenž odpovídá potřebám zjištěným v této zemi.

3. PŘÍNOS A PŘIDANÁ HODNOTA PŘÍSTUPU SPOLEČENSTVÍ

14. Odvětví civilního letectví (včetně infrastruktury, provozovatelů a dalších oblastí činnosti) je jedním z hlavních odvětví evropského hospodářství. Pouze letečtí dopravci vytvářejí přibližně 0,6 % přidané hodnoty v Evropské unii a zaměstnávají více než 400 000 zaměstnanců (0,4 % celkového počtu zaměstnanců v nefinanční sféře hospodářství)⁴, přičemž celé toto odvětví v Evropské unii zaměstnává 3 miliony osob. Vytváření jednotného leteckého trhu od počátku 90. let významně přispělo k vyšší dynamice a efektivitě tohoto odvětví a přineslo velké hospodářské a sociální výhody. Od roku 1992 do roku 2003 se počet letových spojů uvnitř Společenství zvýšil o více než 40 %. V letech 1990–2003 zaznamenali hlavní dopravci ve Společenství zvýšení produktivity o 87 %⁵. Pro Tunisko bude tedy jeho postupné začleňování do tohoto společného leteckého trhu jednoznačně výhodné, a bude tak moci využít zkušeností Evropské unie v této oblasti. Rozšiřování společného leteckého trhu založeného na liberalizaci přepravních práv spojené s harmonizací předpisů bude rovněž vytvářet přidanou hodnotu pro evropský průmysl i jeho uživatele.
15. V této fázi jsou na obecné úrovni vyjednány restriktivní dohody o leteckých službách mezi členskými státy a Tuniskem regulující otevření trhů a omezující možnosti dopravců a cestujících. Existují mechanismy, jež pevně určují kapacitu dopravců, kteří navíc ne vždy mohou svobodně stanovit ceny. Dvoustranné dohody kromě toho dopravcům ze Společenství neumožňují zajišťovat letecké spojení mezi všemi evropskými a tuniskými letišti. Platné dvoustranné dohody o leteckých službách mezi členskými státy EU a Tuniskem tak způsobují nevyváženost v rozložení přepravy, což může znevýhodňovat některé dopravce ze Společenství, jakož i spotřebitele v členských státech Evropské unie.
16. Komplexní dohoda s Evropským společenstvím by umožnila tuto situaci vyřešit a zvýšení počtu přímých spojů mezi EU a Tuniskem, které by z toho vyplynulo⁶, by umožnilo významný růst obchodu a cestovního ruchu. Podle příkladu Maroka a jednotného evropského trhu by v prvních letech po zahájení uplatňování dohody mohlo jít o růst přepravy o 15 až 20 % ročně: vyjádřeno v množství cestujících by to znamenalo nárůst o zhruba 1,5 milionů cestujících. Tyto odhady, s výhradou stávajících makroekonomických a politických podmínek, se zřejmě ještě zvýší, neboť potenciál růstu tuniského trhu je ohromující.
17. Lze očekávat, že na hospodářských přínosech se bude výraznou měrou podílet i evropský letecký průmysl a širší evropské hospodářství. To by mohlo usnadnit i začlenění tuniských dopravců do stávajících obchodních aliancí po boku dopravců

⁴ Eurostat, Statistiques en bref (Statistics in focus), 37/2005, ISBN 1561-4840.

⁵ Příloha sdělení Komise Rozvoj vnější politiky Společenství v oblasti letectví, KOM(2005) 79 v konečném znění.

⁶ Poté, co byla podepsána v prosinci 2006 evropsko-středomořská dohoda s Marokem, vzrostla v roce 2007 přeprava mezi Evropskou unií a Marokem o 18 % a počet přepravených cestujících dosáhl 8 milionů.

ze Společenství, a tím umožnit nabídku vzájemně propojených produktů a lepších služeb cestujícím.

18. Toto otevření leteckých trhů bude muset doprovázet souběžný proces sbližování předpisů v některých klíčových oblastech, jako je bezpečnost a ochrana, životní prostředí nebo pravidla týkající se státních podpor, přičemž tento proces umožní zaručit podmínky pro spravedlivou hospodářskou soutěž s cílem uplatnit vysoké standardy v oblasti letectví na obou březích Středozemního moře. Pokud jde o otázky ochrany životního prostředí, dohoda musí být v souladu se závazkem Společenství podporovat udržitelný rozvoj letecké dopravy: je tedy třeba, aby dohoda neomezovala kapacitu Evropské unie používat nástroje z oblasti předpisů nebo hospodářství, která mají za cíl zmírnit nežádoucí vedlejší účinky růstu letecké dopravy, zejména pokud jde o její dopady na změny klimatu, kvalitu ovzduší a úroveň hluku v blízkosti letišť. Tento proces sbližování právních předpisů Tuniska k právním předpisům Evropské unie se musí uskutečnit na úrovni Společenství. Komise by tedy měla být pověřena vyjednáváním komplexní letecké dohody s Tuniskem, jejímž konečným cílem bude úplné začlenění tuniského leteckého trhu do společného leteckého prostoru sdíleného s Evropskou unií.
19. Zavedení společného leteckého prostoru s Tuniskem rovněž umožní zvýšit dynamiku regionální integrace, která zahrnuje letecké vztahy nejen s Evropskou unií, ale také mezi zeměmi jižního Středomoří navzájem. Právě tento cíl přivedl Evropské společenství k tomu, aby do letecké dohody s Marokem začlenilo doložku o územním rozšíření, které umožňuje, aby se například Tunisko mohlo na tomto společném leteckém prostoru podílet. Liberalizace leteckých vztahů mezi EU a Marokem na jedné straně a EU a Tuniskem na straně druhé by tedy potenciálně mohla vést k otevření leteckého trhu mezi Tuniskem a Marokem. Nicméně přestože základní smysl je stejný a tyto státy spolupracují, je v této fázi vhodnější vyjednat letecké dohody s každou ze zemí jižního Středomoří zvlášť, zejména proto, aby byl zachován smysl evropské politiky sousedství a soulad s vůlí těchto zemí pěstovat s Evropskou unií „preferenční dvoustranné vztahy“, jež umožňuje rovněž více flexibility a volbu rozmanitých přístupů.
20. Pověření Komise vyjednáváním s Tuniskem by navíc ukázalo odhodlání Evropské unie zhmotnit cíle politik nastolených Radou v roce 2005 a otevřít svůj letecký trh všem sousedním zemím, s výhradou souběžné harmonizace předpisů. Zřízení společného leteckého prostoru s Tuniskem by tedy posílilo regionální spolupráci a integraci leteckých trhů všech zemí jižního Středomoří.

4. ZÁVĚRY

21. Komise se tedy domnívá, že je důležité nabídnout Tunisku perspektivy posílené spolupráce v oblasti civilního letectví. Komplexní letecká dohoda s touto zemí by umožnila zároveň zahrnout tradiční obchodní aspekty dohod o leteckých službách i ustavit rámec kladoucí vysoké nároky pro rozvoj spolupráce na úrovni předpisů z oblasti bezpečnosti a ochrany a řízení provozu i umožnit průmyslovou spolupráci s těmito zeměmi.
22. Odvětví civilního letectví nabízí významné možnosti pro posílení spolupráce v odvětví dopravy obecně, přičemž existují perspektivy pozitivních účinků jak pro

Tunisko, tak pro Evropskou unii. Musí se tedy věnovat úsilí tomu, aby se letecká doprava stala klíčovou oblastí spolupráce s touto zemí a aby byla pro Tunisko dalším příkladem integrace do struktur Společenství a do evropských trhů.

23. Tato dohoda bude představovat významný krok směrem k uskutečnění společného leteckého prostoru mezi Evropskou unií a jejími sousedy ze Středomoří, což je klíčovým cílem politiky Společenství v oblasti vnějších vztahů v letecké dopravě a rovněž, na obecnější úrovni, významným prvkem zahraniční politiky Evropské unie. Dohoda s Tuniskem v oblasti letecké dopravy by přinesla významnou přidanou hodnotu z hlediska politického a hospodářského a posloužila by jako vzor pro podobné dohody s ostatními zeměmi jižního Středomoří; tak by přispěla k regionální integraci těchto zemí.
24. Ve světle toho, co bylo uvedeno, navrhuje Komise Radě, aby ji pověřila zahájením jednání za účelem uzavření komplexní dohody umožňující zřízení společného leteckého prostoru s Tuniskem. Komise bude úzce spolupracovat s členskými státy a všemi zainteresovanými stranami na dalším rozvoji a dosahování cílů stanovených v návrhu rozhodnutí Rady.