



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 12.9.2005
COM(2005) 407 definitivo

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

Sviluppare una politica comunitaria con la Nuova Zelanda nel settore dell'aviazione civile

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

Sviluppare una politica comunitaria con la Nuova Zelanda nel settore dell'aviazione civile

1. INTRODUZIONE

- 1.1 Solitamente il trasporto aereo internazionale è disciplinato da accordi bilaterali conclusi fra i singoli Stati. Tuttavia, le cosiddette sentenze “Cieli aperti” pronunciate dalla Corte di giustizia delle Comunità europee il 5 novembre 2002 hanno dato avvio a una politica estera comunitaria in materia di aviazione.

Come è indicato nella comunicazione della Commissione europea “Sviluppare l’agenda per la politica estera comunitaria in materia di aviazione”¹, gli accordi fra la Comunità europea e alcuni paesi terzi offriranno il notevole valore aggiunto di creare nuove opportunità economiche aprendo i mercati e promuovendo le attività di investimento. Inoltre, questi accordi saranno il modo migliore di garantire condizioni di concorrenza eque promuovendo la convergenza della regolamentazione.

La Commissione europea ha pertanto proposto di avviare negoziati mirati in vista della conclusione di accordi globali nelle grandi regioni del mondo, al fine di rafforzare le prospettive per la promozione dell’industria europea e garantire condizioni di concorrenza eque, perseguendo allo stesso tempo anche la riforma dell’aviazione civile internazionale.

- 1.2 Nell’ottobre 2003 la Nuova Zelanda ha chiesto di avviare negoziati per un accordo finalizzato a liberalizzare il trasporto aereo con la Comunità europea. Tenendo conto della politica di mercato seguita dal paese nel settore dell’economia e dei trasporti e del livello della regolamentazione, l’Australia è un candidato naturale e promettente per un accordo di nuova generazione nel settore del trasporto aereo con la Comunità europea.

Per questo motivo nella comunicazione della Commissione “Sviluppare l’agenda per la politica estera comunitaria in materia di aviazione” la Nuova Zelanda è considerata un possibile candidato di fondamentale importanza per un accordo comunitario. Nelle conclusioni riguardanti le relazioni esterne nel settore dell’aviazione il Consiglio ha esplicitamente indicato la Nuova Zelanda quale potenziale candidato per una futura richiesta di mandati globali di negoziazione².

- 1.3 Inoltre, la Nuova Zelanda si è mostrata disposta a riformare le condizioni generali che disciplinano il trasporto aereo internazionale insieme alla Comunità europea, siglando, il 14 marzo 2005, un accordo con la Comunità europea su determinati aspetti dei servizi aerei.

¹ COM(2005) 79 def. dell’11.3.2005.

² Conclusioni del Consiglio del 27 giugno 2005 sullo sviluppo dell’agenda per la politica estera comunitaria in materia di aviazione.

Un accordo per la liberalizzazione del trasporto aereo con la Nuova Zelanda rafforzerà ulteriormente le buone relazioni esistenti con questo paese, che condivide gli obiettivi della Comunità per la riforma delle condizioni generali del trasporto aereo internazionale. L'accordo apporterà vantaggi economici ai vettori aerei, agli aeroporti, ai passeggeri, agli spedizionieri, all'industria del turismo e, in generale, all'economia dell'Unione europea e della Nuova Zelanda. Un altro aspetto altrettanto importante è che l'accordo sarà una pietra miliare lungo il cammino verso una riforma internazionale del quadro normativo che disciplina il settore del trasporto aereo.

- 1.4 Con la presente comunicazione la Commissione raccomanda quindi che il Consiglio la autorizzi a negoziare un accordo globale per uno Spazio aereo liberalizzato con la Nuova Zelanda che unisca l'apertura del mercato a un processo parallelo di cooperazione e/o convergenza sul piano della regolamentazione, soprattutto in settori prioritari quali la sicurezza, la protezione, la tutela dell'ambiente e l'applicazione delle regole della concorrenza che assicurino condizioni eque e paritarie di concorrenza.

In occasione dei negoziati orizzontali e di contatti a carattere esplorativo il Ministero dei trasporti della Nuova Zelanda e i servizi della Commissione europea hanno sviluppato relazioni positive che potrebbero costituire un utile punto di partenza per avviare con la Nuova Zelanda negoziati di maggiore portata nel settore del trasporto aereo.

2. IL QUADRO NORMATIVO ESISTENTE IN MATERIA DI SERVIZI AEREI FRA LA COMUNITÀ EUROPEA E LA NUOVA ZELANDA

Accordi bilaterali in materia di servizi aerei fra gli Stati membri dell'UE e la Nuova Zelanda

- 2.1 Attualmente i servizi aerei fra l'UE e la Nuova Zelanda sono disciplinati dagli accordi bilaterali in materia di servizi aerei conclusi fra la Nuova Zelanda e 12 Stati membri dell'UE³. Non esiste una base giuridica per i servizi aerei fra gli altri 13 Stati membri e la Nuova Zelanda.

Il quadro normativo esistente per i servizi aerei fra la Comunità e la Nuova Zelanda non permette alle compagnie aeree, ai passeggeri e agli spedizionieri di beneficiare pienamente di tutti i vantaggi del libero mercato. Gli accordi bilaterali in vigore stabiliscono condizioni non equilibrate per i servizi aerei fra l'UE e la Nuova Zelanda in quanto non tutti gli accordi sono nella stessa misura liberati in relazione alle libertà concesse, alle capacità e alle rotte disponibili. Le differenze fra gli accordi bilaterali conclusi dai vari Stati membri con la Nuova Zelanda causano ineguaglianze nelle opportunità offerte ai vettori aerei comunitari.

- 2.2 Come la maggior parte degli accordi bilaterali in materia di servizi aerei, anche quelli conclusi fra gli Stati membri dell'UE e la Nuova Zelanda contengono restrizioni che sono state giudicate illecite dalla Corte di giustizia delle Comunità europee. Nel

³ Austria, Belgio, Danimarca, Francia, Germania, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Regno Unito, Spagna e Svezia.

marzo 2005 la Commissione europea ha concluso con le autorità neozelandesi dell'aviazione un accordo su alcuni aspetti relativi ai servizi aerei ("accordo orizzontale")⁴ che sostituisce le clausole relative alla nazionalità con una clausola comunitaria. L'accordo autorizza in linea di principio tutte le compagnie aeree comunitarie a effettuare voli diretti verso la Nuova Zelanda da qualsiasi Stato membro dell'UE in cui sono stabilite. Considerate le ineguaglianze summenzionate per quanto riguarda l'apertura del mercato, è stato necessario includere nel recente "accordo orizzontale" con la Nuova Zelanda anche una clausola "antielusione" per evitare che siano ignorate le restrizioni bilaterali esistenti sui diritti di traffico.

La regolamentazione del trasporto aereo in Nuova Zelanda

2.3 La Nuova Zelanda è stata un pioniere della liberalizzazione del trasporto aereo. Già nel 1985 aveva sviluppato una nuova politica per l'aviazione internazionale basata sui vantaggi per l'economia, compresi il commercio e il turismo, più che per la compagnia aerea nazionale.

La politica nazionale nel settore dell'aviazione si basa sul presupposto che la strategia più efficace per ottimizzare i vantaggi economici consiste nel favorire la liberalizzazione dei servizi aerei. Al governo spetta il compito di individuare le modalità più adatte per ridurre gli ostacoli che impediscono la concorrenza e una maggiore apertura dei mercati.

Nel 1985 la Nuova Zelanda aveva concluso soltanto 12 accordi bilaterali in materia di servizi aerei. Dopo il 1985 il numero di compagnie aeree che servivano la Nuova Zelanda e il numero di turisti in arrivo è aumentato notevolmente. Dall'inizio degli anni novanta la Nuova Zelanda ha cercato attivamente opportunità per negoziare accordi "cieli aperti", anche con gli Stati Uniti e con alcuni Stati membri.

La Nuova Zelanda e l'UE condividono posizioni comuni su diversi aspetti commerciali connessi al trasporto aereo nell'ambito dell'Organizzazione mondiale del commercio. In seno all'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (*International Civil Aviation Organisation*) la Nuova Zelanda ha sostenuto la posizione dell'UE a proposito di questioni ambientali.

2.4 La politica neozelandese nel settore dell'aviazione è attualmente caratterizzata da un quadro normativo particolarmente moderno e aperto:

- dal 1986 la Nuova Zelanda autorizza le società straniere a detenere il 100% delle compagnie aeree nazionali;
- l'unico requisito per l'accesso al mercato dei voli interni è un certificato di sicurezza;
- la Nuova Zelanda ha concluso accordi "cieli aperti" con diversi paesi in tutte le regioni geografiche;

⁴ Proposta di decisione del Consiglio concernente la conclusione dell'Accordo tra la Comunità europea e la Nuova Zelanda su alcuni aspetti relativi ai servizi aerei, COM (2005) 267.

- nei negoziati bilaterali la Nuova Zelanda cerca solitamente di liberalizzare le disposizioni di designazione privilegiando la “sede principale dell’attività” invece della tradizionale “proprietà nazionale”.

2.5 Il 27 maggio 2005 la Nuova Zelanda e il Regno Unito hanno firmato un protocollo di intesa e un accordo in materia di servizi aerei.

Il nuovo accordo UK-Nuova Zelanda include le pertinenti clausole tipo comunitarie stabilite con l’accordo orizzontale CE/Nuova Zelanda e fissa i seguenti elementi fondamentali:

- diritti di quinta, sesta, settima, ottava e nona libertà senza restrizioni per le compagnie aeree con designazione del Regno Unito; stesse condizioni per le compagnie aeree con designazione della Nuova Zelanda, tuttavia con restrizioni per quanto riguarda i diritti di quinta e settima libertà per i passeggeri sulle rotte Londra-USA;
- disposizioni liberiste in materia di code-sharing e leasing;
- disposizioni liberiste in materia di charter;
- disposizioni liberiste in materia di tariffe;
- disposizioni in materia di concorrenza leale, aiuti di Stato e assistenza a terra.

2.6 Il ministero dei Trasporti è l’autorità responsabile del rilascio delle licenze alle compagnie aeree in Nuova Zelanda. Le compagnie aeree di linea internazionali che servono la Nuova Zelanda sono tenute ad avere una licenza internazionale per servizi aerei. Il rilascio di licenze definisce il meccanismo con cui è autorizzato e monitorato l’esercizio di diritti di traffico aereo scambiati nel corso di negoziati bilaterali. Per le compagnie aeree neozelandesi il rilascio di licenze è anche il metodo per assegnare i diritti di traffico aerei neozelandesi che, in virtù di numerosi accordi in materia di servizi aerei, sono ancora ristretti.

2.7 L’autorità per l’aviazione civile della Nuova Zelanda è stata istituita nel 1992 in virtù del *Civil Aviation Act*. La sua funzione principale è svolgere attività che promuovono la sicurezza e la protezione nel settore dell’aviazione civile a un costo ragionevole. L’autorità ha il compito di definire le norme in materia di sicurezza e protezione nel settore dell’aviazione, monitorare le norme stabilite e svolgere indagini sugli incidenti. Il direttore dell’aviazione civile rilascia i certificati e l’altra documentazione connessa all’aviazione.

2.8 Nel 2001 la Nuova Zelanda ha firmato un accordo multilaterale “cieli aperti”, noto come accordo multilaterale sulla liberalizzazione del trasporto aereo (*Multilateral Agreement for Liberalisation of Air Transportation*, MALIAT), insieme al Brunei, al Cile, a Singapore, agli Stati Uniti e ad altri Stati. La Nuova Zelanda è lo Stato depositario dell’accordo MALIAT⁵. Le principali caratteristiche di MALIAT sono la liberalizzazione della programmazione delle rotte, dei diritti di traffico e della

⁵ Altri firmatari dell’accordo MALIAT sono gli Stati Uniti, il Brunei, il Perù, Samoa e Tonga.

capacità. I firmatari dell'accordo si sono garantiti reciprocamente diritti illimitati di traffico di terza, quarta, quinta e sesta libertà e diritti illimitati di settima libertà per voli esclusivamente merci. La partecipazione nazionale maggioritaria non è un requisito affinché una compagnia aerea sia designata fra i paesi MALIAT. La Nuova Zelanda si è spinta anche oltre firmando il cosiddetto protocollo MALIAT⁶ insieme alla Cina, a Singapore e al Brunei. Oltre alle libertà concesse nell'ambito dell'accordo, il protocollo MALIAT assegna diritti di settima libertà per voli passeggeri e diritti di cabotaggio per il proseguimento di voli internazionali.

- 2.9 L'Australia e la Nuova Zelanda hanno concluso nel 1996 un accordo per un mercato unico dell'aviazione (*Single Aviation Market, SAM*), completato nel 2002. Una volta istituito il mercato unico dell'aviazione, il numero di compagnie aeree di linea per traffico passeggeri fra l'Australia e la Nuova Zelanda è aumentato passando a 12 vettori, facendo registrare una crescita considerevole del traffico passeggeri. Grazie al mercato unico dell'aviazione i vettori australiani hanno accesso al mercato dei voli interni della Nuova Zelanda e viceversa.

All'interno di questo mercato unico dell'aviazione i vettori di entrambi i paesi che soddisfano i requisiti per effettuare voli nel mercato interno dell'Australia o della Nuova Zelanda e sono posseduti e controllati almeno al 50% da residenti australiani o neozelandesi, possono effettuare voli di qualsiasi capacità, compreso il cabotaggio, senza restrizioni. Le autorità responsabili della sicurezza aerea dei due paesi hanno concordato il riconoscimento reciproco di tutte le certificazioni connesse all'attività aeronautica.

3. RAFFORZARE ULTERIORMENTE LE RELAZIONI FRA L'UNIONE EUROPEA E LA NUOVA ZELANDA

- 3.1 La relazione fra l'Unione europea e la Nuova Zelanda è stata formalizzata nel maggio 1999 con la firma di una dichiarazione congiunta sulle relazioni fra l'Unione europea e la Nuova Zelanda. L'obiettivo comune sul piano economico è promuovere lo sviluppo di mercati liberi e aperti. La Nuova Zelanda e l'UE condividono posizioni analoghe su numerose questioni internazionali e di politica economica.

Sul piano commerciale l'Unione europea è il terzo mercato per le esportazioni della Nuova Zelanda dopo l'Australia e il Giappone (2,7 miliardi di euro) e il secondo per le importazioni (2,4 miliardi di euro)⁷. Nel complesso, l'Unione europea è il secondo partner commerciale della Nuova Zelanda nel settore merci. Il commercio di servizi è in aumento fra l'Unione europea e la Nuova Zelanda. L'Unione europea è poi un'importante destinazione per gli investimenti della Nuova Zelanda e una delle principali fonti di investimento in questo paese.

- 3.2 Vista la distanza geografica, il trasporto aereo è essenziale per le relazioni commerciali e sociali fra la Nuova Zelanda e l'UE. Il trasporto aereo è stato spesso all'ordine del giorno di riunioni di alto livello e piani di azione fra le due parti, da

⁶ Il protocollo MALIAT è entrato in vigore a Singapore, in Nuova Zelanda e nel Brunei nel dicembre 2001, mentre nel Cile nel dicembre 2003.

⁷ Eurostat, *Statistical Yearbook External and intra-EU Trade*, edizione del 2003.

ultimo in occasione della riunione a livello ministeriale fra l'UE e la Nuova Zelanda tenutasi nel febbraio 2005.

- 3.3 La Nuova Zelanda ha formalmente chiesto di avviare negoziati per un accordo globale per la liberalizzazione del trasporto aereo con la Comunità europea. L'avvio dei negoziati nel settore del trasporto aereo rafforzerà ulteriormente i legami economici e politici fra l'UE e la Nuova Zelanda.

4. VANTAGGI ECONOMICI DI UN ACCORDO GLOBALE IN MATERIA DI TRASPORTO AEREO FRA LA COMUNITÀ EUROPEA E LA NUOVA ZELANDA

- 4.1 Attualmente soltanto *Air New Zealand* effettua voli diretti per servizio passeggeri fra la Comunità e la Nuova Zelanda (via Los Angeles e Londra). Alcuni vettori comunitari offrono voli indiretti effettuando il code-sharing, mentre altri operano anche servizi cargo a lunga distanza. La Nuova Zelanda registra un aumento degli arrivi dall'UE, soprattutto di turisti. Il numero di passeggeri fra la Nuova Zelanda e l'UE è salito da 540 000 nel 2002 a 640 000 nel 2004. Considerate le distanze notevoli, esiste un'ampia scelta di voli indiretti con uno scalo nei paesi dell'Asia o del Pacifico e negli Stati Uniti.

Vantaggi e valore aggiunto di un approccio comunitario

- 4.2 Anche se l'impatto economico immediato della liberalizzazione del trasporto aereo fra la Comunità europea e la Nuova Zelanda potrebbe essere modesto per l'economia comunitaria a breve termine, visto il numero esiguo di voli diretti nel mercato UE-Nuova Zelanda, l'abolizione delle restrizioni potrebbe offrire migliori opportunità di mercato ai vettori comunitari e accrescere l'importanza dei voli diretti nel mercato globale UE-Nuova Zelanda.

Un aumento dei servizi aerei (diretti) potenzierebbe i flussi commerciali e turistici fra l'UE e la Nuova Zelanda, generando così maggiori vantaggi economici per l'economia dell'UE.

- 4.3 Grazie al suo quadro normativo moderno e alla politica di mercato seguita nel settore dell'economia e dei trasporti, la Nuova Zelanda è un candidato naturale per un accordo comunitario per uno spazio aereo liberalizzato. Un accordo fra l'UE e la Nuova Zelanda in materia di trasporto aereo potrebbe costituire il modello per la liberalizzazione dei mercati del trasporto aereo con altri paesi terzi. La Nuova Zelanda è un promotore fondamentale della liberalizzazione dell'aviazione e dell'integrazione dei mercati in Asia e nella regione del Pacifico. Le più ampie ripercussioni sulle relazioni nel trasporto aereo con altri paesi terzi apporterebbero vantaggi economici significativi all'economia europea.

- 4.4 Tuttavia, un aspetto forse ancora più importante dell'impatto economico a breve termine è l'impatto a medio termine su altri mercati del trasporto aereo. I vantaggi economici offerti dalla liberalizzazione dei mercati internazionali dell'aviazione sono stati identificati con chiarezza in uno studio svolto per conto della Commissione

europea sull'impatto economico di uno Spazio aereo liberalizzato UE-USA⁸. Una volta liberato dalle restrizioni in vigore sul numero di voli settimanali e sulle rotte, il traffico aereo dovrebbe aumentare. La libertà di accesso al mercato permetterà alle compagnie aeree di cogliere nuove opportunità commerciali e offrire servizi aerei sulle rotte di cui c'è richiesta. I flussi transfrontalieri degli investimenti miglioreranno ulteriormente l'efficienza.

La completa liberalizzazione del trasporto aereo con la Nuova Zelanda può essere ottenuta soltanto a livello comunitario. Visto che la legislazione comunitaria impone requisiti di proprietà per i vettori dell'UE, anche la Comunità deve procedere a liberalizzare le prescrizioni in materia di proprietà e controllo.

Le più ampie ripercussioni sulle relazioni nel trasporto aereo con altri paesi terzi apporterebbero vantaggi economici significativi all'economia europea. Tenuto conto del mercato unico dell'aviazione fra l'Australia e la Nuova Zelanda e dell'elevato grado di integrazione già esistente fra questi due mercati, i benefici di uno Spazio aereo liberalizzato con la Nuova Zelanda sarebbero rafforzati, viste le maggiori dimensioni risultanti dalla combinazione dei due mercati.

Per effetto dell'apertura dei mercati dell'aviazione:

- l'efficienza e la competitività internazionale delle compagnie aeree aumenterebbe ulteriormente,
- i passeggeri e gli spedizionieri beneficerebbero di una scelta più ampia,
- gli aeroporti, i servizi del settore aeronautico e i costruttori di aeromobili trarrebbero vantaggi dallo sviluppo del trasporto aereo,
- l'aumento del traffico agevolerebbe un'ulteriore crescita dei flussi commerciali e turistici.

4.6 Gli evidenti vantaggi derivanti potenzialmente da un accordo per uno Spazio aereo liberalizzato con la Nuova Zelanda sono stati confermati da uno studio di valutazione di impatto eseguito da consulenti indipendenti. Anche se i vantaggi economici a breve termine potrebbero essere relativamente limitati, visto lo scarso numero di voli senza scalo fra la Comunità e la Nuova Zelanda e considerato il grado di accesso al mercato già esistente, l'impatto economico a medio e lungo termine per altri paesi del Pacifico sarebbe considerevole. Lo studio svolto di recente ha confermato che il quadro normativo e politico per il trasporto aereo in Nuova Zelanda dovrebbe permettere alla Comunità di conseguire un accordo tipo con la Nuova Zelanda per ottenere un livello più elevato di convergenza della regolamentazione e nuove opportunità per l'industria e gli utenti dell'UE. La Nuova Zelanda condivide le posizioni dell'UE su molte questioni connesse al settore dell'aviazione e intende sviluppare mercati regionali più ampi che a lunga scadenza dovrebbero creare nuove opportunità di mercato.

⁸ *The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area*, studio effettuato dal Brattle Group per conto della Commissione europea, dicembre 2002.

5. CONCLUSIONI: FORTE VALORE AGGIUNTO DEI NEGOZIATI PROPOSTI CON LA NUOVA ZELANDA NEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO

- 5.1 Un quadro operativo moderno per il trasporto aereo fra l'UE e la Nuova Zelanda offre nuove e significative opportunità per rafforzare il trasporto aereo in un clima di concorrenza equa, migliorando ancora le già ottime relazioni commerciali e politiche fra l'UE e la Nuova Zelanda.

Il modello di un partenariato fra l'Unione europea e la Nuova Zelanda per il trasporto aereo è il risultato dell'intento di portare avanti il programma di azione per la riforma del settore sul piano internazionale. L'accordo sulla liberalizzazione del trasporto aereo fra la Comunità europea e la Nuova Zelanda che ne deriva sostituirebbe gli accordi bilaterali attualmente in vigore fra gli Stati membri dell'UE e la Nuova Zelanda e istituirebbe un quadro moderno per i servizi aerei fra l'UE e la Nuova Zelanda, aprendo il più possibile il mercato e favorendo una regolamentazione di standard elevato. L'accordo potrebbe essere il modello per un partenariato esteso nel trasporto aereo con altri paesi terzi.

- 5.2 I negoziati per un accordo per uno Spazio aereo liberalizzato con la Nuova Zelanda intendono liberalizzare l'accesso al mercato e creare nuove opportunità di investimento. La liberalizzazione dell'accesso al mercato non può essere limitata a diritti di terza e quarta libertà, ma deve comprendere anche diritti di quinta libertà⁹. La Nuova Zelanda non può essere servita con voli senza scalo dall'Europa. I voli fra l'UE e la Nuova Zelanda prevedono quindi uno scalo in paesi che hanno propri mercati rilevanti, in Asia e nella regione del Pacifico così come nel Nord America. Non sarebbe economicamente redditizio effettuare il servizio aereo fra gli scali e la Nuova Zelanda senza i rispettivi diritti di traffico. Quindi, i diritti di quinta libertà via questi scali sono essenziali per assicurare i vantaggi potenziali dell'accordo.

Alcuni Stati membri hanno già attuato l'apertura reciproca del mercato con la Nuova Zelanda. Di recente il Regno Unito ha concluso un accordo con la Nuova Zelanda che istituisce un elevato livello di liberalizzazione del mercato. Altri Stati membri non sono invece ancora giunti a uno stadio avanzato di apertura del mercato nelle relazioni con la Nuova Zelanda. Attualmente dodici Stati membri non hanno accesso al mercato di questo paese. Questa situazione poco uniforme ha generato ineguaglianze nelle opportunità offerte ai vettori aerei comunitari che non sono coerenti con le pari opportunità garantite a tutti i vettori aerei comunitari nel mercato unico.

Un accordo globale comunitario in materia di trasporto aereo renderebbe più coerenti le relazioni della Comunità con la Nuova Zelanda nel settore dell'aviazione e garantirebbe pari diritti e opportunità a tutti i vettori aerei comunitari per i servizi aerei con la Nuova Zelanda. Inoltre, un accordo del genere creerebbe nuove opportunità di mercato per i vettori aerei dei dodici Stati membri che attualmente non dispongono di diritti per il trasporto aereo da e verso la Nuova Zelanda. Un accordo in materia di trasporto aereo a livello comunitario offrirebbe anche ai vettori minori

⁹ Per terza libertà si intende il diritto di trasportare passeggeri e merci dall'UE in Nuova Zelanda. Per quarta libertà si intende il diritto di trasportare passeggeri e merci dalla Nuova Zelanda nell'UE. Per quinta libertà si intende il diritto di trasportare passeggeri e merci da uno scalo intermedio in Nuova Zelanda a bordo di un volo proveniente dall'UE.

la possibilità di estendere la propria rete alla Nuova Zelanda. Benché la richiesta di traffico fra vari Stati membri e la Nuova Zelanda non renda i voli diretti un'opzione commercialmente valida, i vettori aerei otterrebbero vantaggi economici effettuando il code-sharing sui voli da e verso la Nuova Zelanda.

Grazie a un accordo UE-Nuova Zelanda l'industria aeronautica europea potrebbe investire in Nuova Zelanda e beneficiare di capitali provenienti da questo paese. I trasportatori aerei europei di merci potrebbero stabilire corridoi internazionali per le merci nella regione dell'Asia e del Pacifico e migliorare così l'efficienza delle operazioni, organizzando servizi in funzione delle esigenze dei clienti globali e non essendo più limitati dalla necessità di combinare i diritti in virtù di vari accordi bilaterali.

- 5.3 I mercati liberalizzati dell'aviazione richiedono un quadro normativo che assicuri condizioni eque di concorrenza e livelli elevati di sicurezza, protezione e tutela dell'ambiente. L'apertura del mercato e la cooperazione per la convergenza della regolamentazione procedono di pari passo. Gli accordi bilaterali in materia di servizi aerei fra alcuni Stati membri e la Nuova Zelanda hanno garantito ai vettori aerei neozelandesi l'accesso completo al mercato ma non hanno assicurato in modo adeguato la convergenza della regolamentazione. Un accordo globale a livello comunitario con la Nuova Zelanda in materia di trasporto aereo instaurerà anche norme elevate in materia di sicurezza, protezione, tutela dell'ambiente, protezione dei passeggeri e altre questioni normative.

Per quanto riguarda le questioni ambientali, l'accordo deve essere conforme all'impegno dell'UE a favore dello sviluppo sostenibile. Oltre ai vantaggi economici citati in precedenza, la crescita prevista del traffico aereo comporta anche conseguenze indesiderate, in particolare per la qualità dell'aria e l'inquinamento acustico vicino agli aeroporti, senza contare gli effetti sui cambiamenti climatici su scala planetaria. È importante che l'accordo non riduca la capacità dell'UE di applicare strumenti normativi o economici per alleviare questi effetti negativi. Un'altra questione fondamentale connessa alla liberalizzazione dei mercati dell'aviazione è garantire una concorrenza leale. Con un accordo globale tra la Comunità e la Nuova Zelanda nel settore del trasporto aereo si otterrebbe una maggiore convergenza della regolamentazione, garantendo così pari opportunità per evitare distorsioni della concorrenza. La Nuova Zelanda dispone di autorità della concorrenza potenti che fanno rispettare le relative norme. Il governo non fornisce alcun sostegno all'industria aerea. Il paese ha anche elevati standard di sicurezza e protezione nel settore dell'aviazione e condivide gli obiettivi della Comunità in materia di politica ambientale. Di conseguenza, visto l'attuale livello di applicazione delle norme in materia di sicurezza e protezione, concorrenza e tutela dell'ambiente in Nuova Zelanda, le prospettive di un livello elevato di cooperazione e/o convergenza sul piano della regolamentazione tra la Comunità e la Nuova Zelanda sono ottime.

In una serie di incontri informali a carattere esplorativo la Nuova Zelanda ha confermato l'intenzione di conseguire un livello elevato di convergenza della regolamentazione con la Comunità e istituire condizioni di concorrenza eque e paritarie per i vettori comunitari e neozelandesi. La convergenza della regolamentazione può essere conseguita esclusivamente a livello comunitario. Gli accordi bilaterali non prevedono una cooperazione adeguata a livello di

regolamentazione. Un accordo UE-Nuova Zelanda dovrebbe introdurre meccanismi di cooperazione per garantire che le norme fissate nell'accordo siano rispettate e ulteriormente sviluppate.

I vantaggi economici di un accordo con la Nuova Zelanda in materia di trasporto aereo sarebbero ulteriormente potenziati da accordi simili con i paesi dell'Asia e del Pacifico, in particolare l'Australia. Quindi, il nuovo partenariato fra l'Unione europea e la Nuova Zelanda dovrebbe essere aperto ad altri paesi interessati ad aderirvi.

Questo partenariato può essere progressivamente trasformato in uno Spazio aereo liberalizzato fra la Comunità europea e la Nuova Zelanda. Una serie di incontri esplorativi ha mostrato che la Nuova Zelanda condivide gli obiettivi della Comunità per quanto riguarda la realizzazione di un quadro operativo moderno per i servizi aerei internazionali, senza le attuali restrizioni e con la possibilità di fornire servizi globali. Il partenariato proposto invierebbe un segnale chiaro ad altri paesi, invitandoli a seguire la tendenza verso una maggiore flessibilità nel settore del trasporto aereo internazionale.

5.4 Viste queste premesse, la Commissione europea raccomanda che il Consiglio la autorizzi ad avviare negoziati con la Nuova Zelanda per concludere un accordo globale in materia di trasporto aereo.

5.5 La Commissione lavorerà in stretta collaborazione con gli Stati membri e tutti i soggetti interessati per sviluppare ulteriormente e conseguire gli obiettivi stabiliti nelle direttive di negoziato.