



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 11.03.2005
KOM(2005)78 v konečnom znení

OZNÁMENIE KOMISIE

**Politika Spoločenstva v oblasti civilného letectva voči Čínskej ľudovej republike –
posilnenie spolupráce a otvorenie trhov**

1. ÚVOD A ZHRNUTIE

- 1.1 Čínska ľudová republika, krajina s najväčším počtom obyvateľov na svete, vystupuje v posledných 15 rokoch ako kľúčový hráč v svetovom obchode, odrážajúc svoj výnimočný rast a hospodársky rozvoj. Čína sa stáva čoraz významnejším partnerom Európskej únie – a naopak – tak ekonomicky, ako aj politicky.

Čína stále napreduje v reforme jej hospodárstva. Vstup Číny do Svetovej obchodnej organizácie v decembri 2001 bol podstatný a pripraví cestu na ďalšie otvorenie trhu a priame zahraničné investície. V roku 2003 sa po Spojených štátoch stala Čína druhým najväčším obchodným partnerom EÚ a EÚ sa stala druhým najväčším vývozným trhom Číny. Po rozšírení EÚ v roku 2004 je EÚ v súčasnosti najväčším obchodným partnerom Číny.

- 1.2 Čínsky trh leteckej dopravy patrí medzi najrýchlejšie sa rozvíjajúci na svete. Priemerná ročná miera rastu počtu pasažierov bola v Číne v rokoch 1958 až 2002 približne 16 % a očakáva sa, že vysoké miery rastu budú prevládať až do roku 2020.¹

Čína teda ponúka silný rastový potenciál aj pre letecké spoločnosti, výrobcov lietadiel a poskytovateľov služieb v Európe.

Olympijské hry v roku 2008 v Pekingu a Svetová výstava Expo v roku 2010 v Šanghaji budú hlavným podnetom na reštrukturalizáciu a investície do leteckého odvetvia tak, aby Čína mohla využiť tieto podujatia na predstavenie efektívneho a moderného obrazu svetú. Čína však čelí v tomto smere závažným problémom, najmä v prispôbovaní sa stálym trendom vývoja v oblasti bezpečnosti s vysokou mierou rastu v leteckej doprave.

- 1.3 Čína má postupný a selektívny, ale rozhodný prístup k otvoreniu trhu v civilnom letectve. V dôsledku rozhodnutí Európskeho súdneho dvora z 5. novembra 2002 o dohodách “o otvorení nebi” sú dvojstranné dohody medzi členskými štátmi a Čínou právne neudržateľné a musia sa zmeniť a doplniť. Komisia dostala “horizontálny” mandát na vyjednávanie týchto nevyhnutných úprav dvojstranných dohôd s tretími krajinami.

Vzhľadom na (i) rastúci význam čínskeho leteckého trhu, (ii) ťažkosti jednotlivých členských štátov v snahe o zosúladienie dvojstranných dohôd s právnymi predpismi Spoločenstva a (iii) výhody nahradenia rozštiepeného európskeho prístupu v jeho vzťahoch k Číne koordinovaným a liberálnym prístupom však Komisia zastáva názor, že teraz je čas na rozvoj množstva príležitostí medzi Čínou a Spoločenstvom v leteckej doprave.

- 1.4 Zároveň s týmto oznámením Komisia teda odporúča, aby Rada oprávnila Komisiu na vyjednávanie v mene Európskeho spoločenstva komplexnej dohody o otvorení letectva s Čínou. Pozitívne prieskumné kontakty medzi Čínskym úradom civilného letectva (CAAC) a zložkami Európskej komisie sa začali v máji 2004 a môžu vytvoriť dobrý základ na začatie oficiálnych rokovaní s Čínou.

¹ Všeobecná správa civilného letectva Číny (CAAC), 2004

2. RASTÚCI VÝZNAM POLITICKEJ A HOSPODÁRSKEJ SPOLUPRÁCE EÚ-ČÍNA

- 2.1 V posledných rokoch bol výkon čínskej ekonomiky výnimočne dobrý, s mierami hospodárskeho rastu vyššími ako 7 % v priebehu 14 po sebe nasledujúcich rokov. V roku 2003 vzrástla čínska ekonomika o 9,1 %, najvyššia úroveň v priebehu siedmich rokov. Hospodársky rast v niektorých veľkých mestských centrách, ktorý je na čele čínskeho hospodárskeho rozvoja, dokonca ďaleko presiahol priemerné miery hospodárskeho rastu.

Je všeobecne známe, že dopyt po leteckej doprave je úzko spojený s vývojom HDP. Na tomto pozadí a vzhľadom na zlepšený základ výdavkov rastúcej mestskej strednej triedy predstavujúcej dôležitý potenciál pre cestovanie v rámci turistického ruchu sa očakáva nepretržite rastúci dopyt po leteckej doprave v Číne.

- 2.2 Obchod EÚ - Čína rastie rýchlejšie ako obchod Číny s jej ostatnými dvoma hlavnými obchodnými partnermi (Japonskom a USA). Celkový obchod v roku 2003 medzi Čínou a EÚ sa odhadoval na 135 mld. EUR, čo je o 15 % viac ako v roku 2002. Po rozšírení EÚ v roku 2004 je v súčasnosti EÚ najväčším obchodným partnerom Číny.

- 2.3 Vďaka celkovej rozlohe a takmer 1,3 miliardovému obyvateľstvu (22 % svetovej populácie), výnimočným mieram hospodárskeho rastu a vo všeobecnosti obrovskému potenciálu sú hospodárska dôležitosť a politické postavenie Číny vo svete dnes veľmi odlišné od situácie v 90. rokoch. Široký politický dialóg medzi Čínou a EÚ bol oficiálne nastolený v roku 1994.

Posilnené vzťahy Čína - EÚ sú dôležitým prvkom zahraničnej politiky Číny. V jej vôbec prvom *“Strategickom dokumente o EÚ”* načrtla čínska vláda v októbri 2003 svoje prioritné oblasti a plány na posilnenie politických, ekonomických a obchodných vzťahov medzi Čínou a EÚ.

Zlepšenie prístupu na trh a investičných podmienok v Číne je kľúčovým cieľom pre EÚ. Obzvlášť ďalšia reforma a liberalizácia pomôžu Číne prilákať zahraničné investície a technologické know-how a udržať hospodársky rast. Toto platí pre každé odvetvie hospodárstva, ale najmä pre civilné letectvo.

- 2.4 Šiesty samit EÚ-Čína, ktorý sa konal v októbri 2003, jasne ukázal, že Čína teraz uznáva Spoločenstvo za prvého partnera pre Európu. S rozšírením EÚ a procesom európskej integrácie sa kontakty na úrovni Spoločenstva a koordinácia s EÚ stanú čoraz viac dôležitými pre Čínu, ako aj pre Úniu. Toto sa vzťahuje aj na civilné letectvo, kde sa EÚ a Čína na Šiestom samite dohodli, že spolupráca by sa mala rozšíriť a prehĺbiť. Potvrdilo sa to v máji 2004 počas návštevy čínskeho predsedu vlády Wen Jiabao v ústredí EÚ v Bruseli a ďalej zdôraznilo počas Siedmeho samitu EÚ-Čína, ktorý sa konal v decembri 2004. Na Siedmom samite sa počítalo už s možnosťou budúcej zmluvy o civilnom letectve medzi EÚ a Čínou.

3. RASTÚCI VÝZNAM ČÍNY V MEDZINÁRODNOM LETECTVE – PROFIL TRHU

Čína – strategický trh civilného letectva s rýchlym rastom

- 3.1 V poslednom desaťročí patril čínsky trh leteckej dopravy medzi najrýchlejšie sa rozvíjajúci na svete. Priemerná miera rastu vnútroštátnej a medzinárodnej leteckej

dopravy v Číne sa v rokoch 1958 až 2002 pohybovala okolo 16 %. Očakávalo sa, že celkový počet pasažierov prekročí 100 v roku 2004 miliónov, zatiaľ čo sa predpokladalo, že preprava tovaru dosiahne 2,5 miliónov ton.

Od roku 1990 sa zvýšil počet miest k dispozícii na pravidelných priamych letoch medzi EÚ a Čínou z 250.000 na takmer 3 milióny v roku 2003 (+1150 %).² Rast miest k dispozícii na pravidelných priamych letoch do Japonska, ktoré je stále najväčším trhom leteckej dopravy v Ázii, vzrástol v tom istom období "iba" o 378 %.

- 3.2 Až do obdobia pred 10 rokmi bol Peking jedinou destináciou pre európske lety do Číny. Odvtedy a až do roku 2003 boli všetky lety do Pekingu a Šanghaja, Šanghaj zaznamenal extrémne rýchly nárast, teraz prijíma viac ako 35 % všetkých cestujúcich leteckou dopravou z Európy. Nové trasy sa v súčasnosti otvárajú do množstva ostatných čínskych miest.

Osem prepravcov EÚ v súčasnosti prepravuje cestujúcich do Číny na pravidelných linkách, zatiaľ čo všetky tri hlavné čínske skupiny leteckých spoločností (Air China, China Eastern a China Southern) lietajú do Európy. Celkovo je v súčasnosti prevádzkovaných medzi Čínou a EÚ 21 liniek. Najväčší podiel priamej dopravy medzi EÚ a Čínou zaznamenáva Nemecko s 38 % celkovej dopravy, zatiaľ čo Francúzsko má 23 % a Veľká Británia 9 %. S celkovým počtom 141 týždenných spojení medzi EÚ a Čínou v apríli 2004 mala Air China podiel 28 %, podiel Lufhansy bol 17 % a Air France 15 %.

Očakávania

- 3.3 Hoci budúce miery rastu v čínskej leteckej osobnej preprave môžu byť nižšie ako v posledných rokoch, stále budú značné. Medzinárodná asociácia leteckej dopravy IATA predpovedá priemerný ročný rast 8,6 % v osobnej preprave v Číne v období 2003 - 2007. To je takmer trojnásobok odhadu svetovej priemernej miery rastu stanoveného IATA. Všeobecne sa očakáva, že nákladná doprava bude rásť rýchlejšie ako osobná preprava.

CAAC dokonca očakáva pre leteckú dopravu vyššie miery rastu s odhadovaným priemerným ročným rastom 15 % do roku 2020.

Očakáva sa preto, že Čína sa v priebehu nasledujúcich 10 rokov stane najväčším ázijským trhom a vedúcim centrom leteckej osobnej dopravy, ako aj medzinárodnej nákladnej dopravy, prevezmúc terajšiu vedúcu pozíciu Japonska. Očakáva sa rast celkovej osobnej prepravy z približne 100 miliónov cestujúcich v roku 2004 na 215 miliónov cestujúcich v roku 2014, čím sa zvýši jej celkový podiel na ázijsko-tichomorskej leteckej osobnej preprave na 25 %, o 10 % viac v porovnaní s rokom 1985.³

² Zdroj: Prehľady OAG

³ „Letecká doprava Ázia/Tichomorje – Rast a obmedzenia“, Akčná skupina leteckej dopravy (ATAG), 2001

Štatút schválenej destinácie

- 3.4 Jedným z kľúčových hnacích mechanizmov dopytu a rozvoja čínskej leteckej dopravy bude cestovný ruch. Príchody zahraničných turistov do Číny vzrástli o 11 % v roku 2002, čím sa Čína stala piatym najväčším príjemcom turistov na svete. Čínsky pasívny cestovný ruch predstavuje 20 miliónov turistov v roku 2003 (+22 % medziročne), čím Čína predbehla Japonsko a stala sa najväčším ázijským zdrojom turistov. Odhaduje sa, že do roku 2020 dosiahne počet čínskych cestujúcich 100 miliónov.

S cieľom umožniť a prilákať návštevy skupín čínskych turistov podpísali Spoločenstvo a čínska vláda vo februári 2004 Memorandum o porozumení, na základe ktorého bude Spoločenstvo využívať "štatút schválenej destinácie" (ADS). Skupinám čínskych turistov je povolené cestovať iba do krajín, ktorým bol Čínou udelený ADS. Doteraz nebol možný súkromný cestovný ruch z Číny do EÚ.

Schéma ADS uľahčí spracovanie žiadostí o víza pre skupiny čínskych turistov, ktoré chcú navštíviť Európu.

Zavedením schémy ADS sa očakáva podstatné zvýšenie počtu nových čínskych turistov navštevujúcich Európu. Toto bude mať významný vplyv na kapacity leteckých spoločností a letísk bez ohľadu na letecké spoločnosti už zvyšujúce kapacity v Číne na uspokojenie zvyšujúceho sa dopytu.

4. TRENDY ČÍNSKEJ POLITIKY V OBLASTI LETECTVA - OTVORENIE OBLOHY

- 4.1 Odvetvie čínskeho civilného letectva prechádza v týchto rokoch významnou zmenou. Transformácia odvetvia čínskeho civilného letectva sa javí byť postupným presunom od centrálného plánovania ku kombinácii decentralizácie a globalizácie.

Vývoj a politiku v oblasti letectva v Číne charakterizujú najmä tieto kľúčové znaky:

- Zjednotenie leteckého priemyslu do troch hlavných skupín leteckých spoločností
- Začínajúca liberalizácia a otváranie trhu, tak vnútorne, ako navonok
- Rozvoj novej infraštruktúry letísk a technológie riadenia letovej prevádzky

Každý z týchto znakov bude stručne opísaný v nasledujúcej časti.

Zjednotenie

- 4.2 V polovici 90. rokov čínsky letecký priemysel charakterizovala nízka bezpečnosť s vážnymi nehodami. Nadkapacita okrem toho viedla k výraznému znižovaniu cien a rozsiahlej konkurencii na domácom trhu, ktorá obmedzila medzinárodnú expanziu. Toto viedlo vládu k sledovaniu politiky zjednotenia a cenovej kontroly prevažne štátom kontrolovaných leteckých spoločností. Následkom iba mierneho pokroku v reštrukturalizácii koncom 90. rokov CAAC v júli 2000 oznámila, že 10 dopravcov pod jej priamou správou bude zlúčených do troch hlavných skupín leteckých spoločností. V dôsledku tohto vznikli tri hlavné skupiny leteckých spoločností s podobným počtom lietadiel (cca 100) a množstvom aktív (cca 6 mld. USD), zoskupené okolo troch hlavných geografických centier: Air China (Peking), China Eastern Airlines (Šanghaj) a China Southern Airlines (Guangzhou).

- 4.3 Tri hlavné skupiny leteckých spoločností prevádzkujú približne 80 % letov v Číne. Zjednotením leteckého odvetvia vznikli prosperujúci prevádzkovatelia so silnými bilanciami, ktorí boli schopní medzinárodne sa rozšíriť a byť konkurencieschopní a prilákať zahraničné investície a partnerov. Čínske letecké spoločnosti mali tradične domáce zameranie s iba 13 % celkových cestujúcich prepravených top 5 čínskymi leteckými spoločnosťami s medzinárodnou prepravou v roku 2002.
- 4.4 Letecké spoločnosti, ktoré boli predtým úplne vo vlastníctve štátu, sú teraz kótované na burzách a čiastočne privatizované. Priama kontrola nad štátnymi akciovými podielmi v leteckých spoločnostiach sa previedla z CAAC na iné vládne agentúry a CAAC sa teraz zameriava iba na svoju regulačnú úlohu.

Otváranie trhu

- 4.5 Čína jasne naznačuje svoj zámer a ochotu otvoriť svoje trhy vnútroštátnej a medzinárodnej leteckej dopravy väčšej konkurencii. CAAC oznámila, že bude postupne otvárať prevádzkové práva pre leteckú dopravu vo vnútrozemí Číny pre zahraničných prepravcov, vrátane viac kabotážnych práv a podpory viacerých zahraničných prepravcov na lety do Číny a viacerých vnútrozemských dopravcov na obsluhovanie zahraničných miest.
- 4.6 CAAC zamýšľa liberalizovať čínsky letecký trh v troch fázach, ktoré by do roku 2010 viedli k otvoreniu 70 - 80 % odvetvia leteckej dopravy.

CAAC tiež postupne dereguluje stanovovanie cien letov tak, aby mali letecké spoločnosti väčšiu pružnosť v stanovovaní cestovného podľa dopytu na trhu.

Skutočnosť, že CAAC tiež privíta nízkonákladové letecké spoločnosti na zvýšenie cestovného ruchu strednej triedy a hospodárskeho rozvoja v západnej Číne, je ďalším podstatným znakom liberalizácie.

V dôsledku svojej novej politiky CAAC podpísala rad stále liberálnejších dohôd o leteckých službách s tretími krajinami vrátane Singapuru, Thajska, Austrálie a nakoniec s USA. Nákladné služby často razia cestu k liberalizácii, ale sú nasledované podobnými krokmi v osobnej doprave.

- 4.7 Čína tiež liberalizuje pravidlá pre zahraničné investície v civilnom letectve. V roku 2002 nadobudla účinnosť nová vyhláška o “zabezpečení zahraničných investícií v civilnom letectve”, navrhnutá na posilnenie otvorenia odvetvia civilného letectva Číny a podnietenie zahraničných investícií tak do budovania letísk, leteckých spoločností, ako aj do ostatných projektov a služieb. Zahraniční investori však nemôžu prevziať kontrolu nad čínskymi letiskami alebo leteckými spoločnosťami.

Infraštruktúra – letiská, lietadlá a riadenie letovej prevádzky

- 4.8 V snahe uspokojiť rastúci dopyt po službách leteckej dopravy v Číne sú potrebné rozsiahle investície do infraštruktúry leteckej dopravy pre letiská, lietadlá, technológie riadenia letovej prevádzky a podporné zariadenia.

Od roku 1990 Čína vybudovala viac ako 25 nových letísk a v roku 2002 mala celkove 160 civilných letísk. Očakáva sa, že do roku 2015 vzrastie počet letísk na 260.

Nové projekty zahŕňajú nové letisko v Guangzhou; rozšírenie hlavného medzinárodného letiska v Pekingu vrátane novej vzletovej a pristávacej dráhy, s plánovaným ukončením v roku 2007, včas pre olympijské hry 2008; a rozšírenie letiska Pudong v Šanghaji s novou vzletovou a pristávacou dráhou s plánovaným ukončením v období rokov 2005 - 2006. Celkové investície do týchto troch menovaných medzinárodných centier sú odhadované na viac ako 5 mld. USD v priebehu nasledujúcich štyroch rokov.

Vlastníctvo a kontrola nad letiskami sa v poslednom čase decentralizovali na provinčné a mestské úrady, ktoré tak teraz majú silný podnet na rozvoj ich regionálneho leteckého trhu a prilákanie súkromného kapitálu na jeho podporu.

- 4.9 CAAC predpokladá, že čínske letecké spoločnosti budú potrebovať začleniť do svojej flotily takmer 1800 nových osobných lietadiel v priebehu dvoch nasledujúcich desaťročí. Otvárajú sa tak významné obchodné príležitosti pre letecký priemysel, najmä v dôležitom trhovom segmente veľkých civilných lietadiel.

Čína bude tiež potrebovať nové technológie riadenia letovej prevádzky na riadenie stále rastúcej leteckej dopravy. Očakáva sa, že Čína bude musieť investovať viac ako 1,1 mld. USD v priebehu nasledujúceho desaťročia do zlepšenia infraštruktúry riadenia letovej prevádzky (ATM). V skutočnosti budú musieť byť všetky tieto zariadenia dovezené a európsky priemysel má dobré predpoklady na zabezpečenie tejto technológie.

Čína bude musieť okrem toho zmodernizovať veľké množstvo podporných zariadení a služieb, takých ako pozemná obsluha, dopĺňanie paliva, atď. Čína by mala vynaložiť úsilie na odstránenie prekážok vstupu na trh v týchto oblastiach, vrátane dodávok paliva a počítačových rezervačných systémov, kde sú súčasné praktiky diskriminačné voči zahraničným dodávateľom.

Kľúčové úlohy, ktoré má pred sebou čínske odvetvie civilného letectva

- 4.10 Výnimočný rast v čínskom civilnom letectve má svoju vlastnú negatívnu stránku a zosúladienie rýchleho rastu dopytu po leteckej doprave s vývojovými trendmi bezpečnosti letov a zavádzanie a riadenie modernej technológie je veľmi náročné.

CAAC preto stanovila nasledovné hlavné úlohy pre ďalší rozvoj bezpečného a trhovo orientovaného civilného letectva v Číne:

- Zlepšiť riadenie bezpečnosti a spoľahlivosti a dozorné kapacity
- Ďalší rozvoj infraštruktúry
- Optimalizovať využitie vzdušného priestoru
- Lepšie školenie zamestnancov
- Rozvinúť trhové mechanizmy a zákony o hospodárskej súťaži
- Upraviť letecké spoločnosti a letiská tak, aby sa stali konkurencieschopnejšími

V zmysle týchto úloh existuje veľmi silný záujem Číny čerpať z európskych skúseností s rozvojom bezpečných a konkurencieschopných služieb leteckej prepravy. V tejto súvislosti bol "Projekt spolupráce v oblasti civilného letectva medzi EÚ a Čínou", spolufinancovaný EÚ, považovaný Číňanmi za veľmi hodnotný projekt. Projekt začal v roku 1999 a bolo naň vynaložených viac ako 15 miliónov

EUR z finančných prostriedkov Spoločenstva. Rovnako čínske úrady a priemysel, ako aj európske priemyselné kruhy, vyjadrili silný záujem na pokračovaní tohto projektu na dlhodobom základe alebo podobných formách spolupráce.

5. PREČO PRÍSTUP K VONKAJŠÍM VZŤAHOV V OBLASTI LETECTVA NA ÚROVNI SPOLOČENSTVA?

- 5.1 Od 60. rokov boli vzťahy EÚ - Čína v civilnom letectve založené na dvojstranných dohodách o leteckých službách medzi jednotlivými členskými štátmi a Čínou s nízkou, ak vôbec nejakou, koordináciou na úrovni Spoločenstva. 19 z 25 členských štátov EÚ má dvojstrannú dohodu o leteckých službách s Čínou (všetky s výnimkou Cypru, Írska, Litvy, Malty, Portugalska a Slovinska). Všetky tieto dvojstranné dohody sú založené na národnom označení na úrovni členského štátu jedného (alebo v málo prípadoch viacerých) národných dopravcov, ktorí sú oprávnení na prevádzku na linkách do Číny. Prevádzkové práva udelené na základe dvojstranných dohôd sú okrem toho tiež limitované z dôvodu obmedzenia priestoru pre konkurenciu.

Na základe rozhodnutí Európskeho súdneho dvora z 5. novembra 2002 je potrebné existujúce dvojstranné dohody o leteckých službách, založené na národnom označení, bezodkladne zmeniť a doplniť tak, aby boli začlenené doložky o označení Spoločenstva, ktoré umožnia označenie všetkých leteckých dopravcov Spoločenstva, založených v členskom štáte.

- 5.2 Dialóg medzi čínskymi úradmi civilného letectva a oddeleniami Európskej komisie bol zahájený v máji 2004, počas ktorého orgány Komisie informovali CAAC o potrebe zmeniť a doplniť existujúce dohody o leteckých službách. Obidve strany vyjadrili svoj záujem pokračovať v rozhovoroch s cieľom čo najrýchlejšieho vyriešenia tejto záležitosti.

Obidve strany sa dohodli na pokračovaní dialógu a ďalšom rozvoji spolupráce s cieľom dosiahnutia komplexnej dohody medzi Čínou a Spoločenstvom. Oddelenia Európskej komisie informovali čínsku stranu o ich zámere vykonať kroky potrebné na požiadanie o mandát Rady, ktorý ju oprávni na dohodnutie tejto dohody s Čínou.

CAAC počas stretnutia v máji 2004 predložila množstvo návrhov na užšiu technickú spoluprácu a asistenciu EÚ v civilnom letectve, vrátane oblasti riadenia bezpečnosti, kontroly letovej prevádzky, certifikácie letovej spôsobilosti, regulácie prístupu na trh a uplatňovania zákona o hospodárskej súťaži a letových štandardov.

- 5.3 Toto oznámenie, ktorým sa požaduje mandát na dohodnutie dohody o leteckých službách na úrovni Spoločenstva s Čínou, je výsledkom rozhodnutí Európskeho súdneho dvora a politickej dohody, dosiahnutej Radou pre dopravu 5. júna 2003. Tiež odráža akceptovanie Spoločenstva ako vyjednávača medzinárodných dohôd v mnohých hospodárskych odvetviach, vrátane leteckej dopravy.

Komisia v súčasnosti vyjednáva dohody o leteckej doprave na základe "horizontálneho mandátu" s množstvom krajín a už uzavrela dohody s niektorými krajinami. Tieto dohody môžu byť prvým krokom ku komplexnejšej dohode o

otvorenom letectve medzi Spoločenstvom a týmito krajinami. Komisia vydala v roku 2004 oznámenie o “*Politike Spoločenstva v oblasti letectva voči jeho susedom*”⁴, v ktorom boli odporúčané ďalšie komplexnejšie rokovania Spoločenstva s množstvom susedných krajín. V decembri 2004 dostala Komisia splnomocnenie na otvorenie rokovaní s Marokom a krajinami západného Balkánu.

- 5.4 Keďže EÚ rozvinula silný rozmer svojho vnútorného leteckého trhu na úrovni Spoločenstva, bolo by nelogické, keby tento rozmer nebol premietnutý aj do vonkajších vzťahov. Navyiac, skúsenosti, ktoré EÚ získala v tomto smere, sú tretími krajinami považované za vysoko hodnotné.

Biela kniha Európskej komisie “*Európska dopravná politika na rok 2010: čas rozhodnúť sa*”⁵ zdôrazňuje potrebu Únie zvýšiť jej schopnosť presadiť sa v medzinárodných vzťahoch a vystupovať jednotne na medzinárodných fórach pri presadzovaní svojich priemyselných, sociálnych a environmentálnych záujmov. EÚ preukázala, že v mnohých oblastiach môže získať a poskytnúť viac, ak vystupuje jednotne a ako jeden celok.

- 5.5 Európska únia však zostáva – na rozdiel od USA – rozštiepená v svojich vzťahoch s tretími krajinami.

Vedenie a výsledok dvojstranných rokovaní v posledných mesiacoch medzi členskými štátmi a tretími krajinami ešte nevedlo k potrebnému zosúladieniu existujúcich dohôd s právom Spoločenstva. Spoločenstvo a členské štáty preto musia konať spoločne s cieľom regulovať prístup, zabezpečiť rozvoj priemyslu a dosiahnuť súlad s právnymi predpismi Spoločenstva.

- 5.6 Neexistuje dôvod, prečo by výhody otvoreného prístupu na trh a investičné pravidlá v tretích krajinách, ako Čína, nemali byť v princípe podobné výhodám otvoreného leteckého priestoru EÚ - USA. V skutočnosti, nedávnou štúdiou, obstaranou Európskou komisiou, bolo vykonané indikatívne hodnotenie možných dlhodobých ekonomických výhod pre obe strany, spojených s úplne liberalizovaným leteckým trhom EÚ - Čína, ktoré by mohli byť rádovo niekoľko sto miliónov EUR ročne.

Samozrejme, bude veľmi dôležité zabezpečiť, aby sa otvorenie a integrácia trhov vykonali vyváženým spôsobom, ktorý zohľadní ostatné dôležité politické ciele a zmierni možné negatívne dopady vzniknuté v oblasti hospodárskej súťaže, ochrany životného prostredia a ostatných oblastiach. Taktiež by mala byť zaručená flexibilita EÚ uplatniť ekonomické alebo regulačné nástroje, ktoré sú potrebné na vyváženie nepriaznivých dopadov na životné prostredie, spojených s očakávaným rastom objemov prevádzky.

- 5.7 Navrhnutie komplexného mandátu na rokovania s Čínou, ktorý primerane odráža postavenie EÚ vo svete dnes, by nepochybne posilnilo vyjednávaciu pozíciu Spoločenstva a tiež naznačilo odhodlanie Spoločenstva doriešiť nevyriešené porušenia právnych predpisov a právomoci Spoločenstva a preukázalo by záväzok Európy k otvoreniu trhov a trvalo udržateľnému rozvoju.

⁴ KOM (2004) 74, “Politika Spoločenstva v oblasti letectva voči jeho susedom”, 9. február 2004.

⁵ KOM(2001) 370

6. ŽIADOSŤ O ROKOVACÍ MANDÁT A JEHO ROZSAH

- 6.1 Ako bolo naznačené v tomto oznámení, Čína začala podstatné zmeny v jej odvetví civilného letectva, vrátane reštrukturalizácie jej vnútroštátneho letectva a postupnej reformy trhu a jeho otvorenia.

Značné úsilie bude potrebné naďalej vynaložiť na rozvoj čínskeho odvetvia leteckej dopravy tak, aby sa dosiahli aspirácie Číny, ako aj medzinárodné štandardy. Užšia spolupráca medzi EÚ a Čínou je rozhodujúca a bude vzájomne prospešná a bude môcť prispieť k rozvoju efektívneho, rozsiahleho a bezpečného leteckého sektora.

Komisia preto považuje za dôležité ponúknuť Číne komplexný rámec na posilnenie spolupráce v civilnom letectve.

Takáto spolupráca sa musí zamerať na právne problémy spojené s existujúcimi dvojstrannými dohodami medzi Čínou a členskými štátmi a na ich riešenie.

- 6.2 Dohoda s Čínou by sa však nemala obmedziť iba na dohodnutie doložiek o označení Spoločenstva. Mala by ísť ďalej a vytvoriť komplexný rámec, ktorým sa spojí priemyselná spolupráca a širšie okruhy problémov v oblasti letectva, ako je spolupráca v oblasti leteckej bezpečnosti, spoľahlivosti, riadenia letovej prevádzky, technológie a výskumu, ako aj v oblasti “podnikania”.

Hoci ambície môžu byť vysoké, rozvoj úplne otvoreného leteckého priestoru s Čínou môže trvať dosť dlho a môže sa lepšie rozvinúť po častiach tak, aby sa umožnil hladký prechod a integrácia trhu, založená na postupnom zavádzaní nových pravidiel.

- 6.3 Rozsah mandátu, ktorý Komisia navrhuje, je načrtnutý v predloženom oddelenom návrhu rozhodnutia Rady.

- 6.4 V rozsahu, v ktorom môžu zostať prevádzkové práva obmedzené na základe budúcej dohody medzi Spoločenstvom a Čínou alebo akejkoľvek inej dohody na úrovni Spoločenstva s tretou krajinou, bude potrebné, aby Spoločenstvo rozvinulo transparentné a nediskriminačné postupy pre pridelovanie týchto obmedzených prevádzkových práv dojednaných na úrovni Spoločenstva. Tieto postupy sú v príprave a návrh bude predložený v blízkej budúcnosti.

7. ZÁVERY

- 7.1 Odvetvie civilného letectva ponúka významné nové príležitosti na ďalšie posilnenie spolupráce v oblasti dopravy a vzájomných výhod Číny a EÚ. Úsilie by sa preto teraz malo vynaložiť na to, aby sa letecká doprava stala ďalšou kľúčovou oblasťou užšej spolupráce medzi EÚ a Čínou v odvetví dopravy.

- 7.2 Komisia navrhuje v tomto zmysle dojednanie a uzavretie komplexnej dohody o otvorení letectva s Čínskou ľudovou republikou a vyzýva Radu na oprávnenie Komisie na vstúpenie do rokovaní, v mene Európskeho spoločenstva o takejto dohode.

Komisia bude úzko spolupracovať s členskými štátmi a všetkými príslušnými investormi pri ďalšom rozvoji a dosahovaní cieľov vytýčených v navrhnutom rozhodnutí Rady.