



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 12.9.2005  
KOM(2005) 407 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN**

**En dagsorden for Fællesskabets luftfartspolitik over for New Zealand**

## MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

### En dagsorden for Fællesskabets luftfartspolitik over for New Zealand

#### 1. INDLEDNING

- 1.1 Hidtil har den internationale luftfart været reguleret af bilaterale aftaler mellem individuelle stater. EF-domstolens afgørelser af 5. november 2002 i de såkaldte "open skies"-sager markerede imidlertid starten på en international EU-luftfartspolitik.

Som beskrevet i Europa-Kommissionens meddelelse "*En dagsorden for EU's luftfartspolitik over for tredjelande*"<sup>1</sup>, vil aftaler mellem Det Europæiske Fællesskab og visse tredjelande have den væsentlige merværdi, at der skabes nye økonomiske perspektiver ved at åbne markederne og fremme investeringsmuligheder. Sådanne aftaler vil desuden være den bedste metode til at sikre retfærdige konkurrencevilkår, idet de fremmer indbyrdes tilnærmelse af lovgivningen.

Derfor har Europa-Kommissionen foreslået at indlede målrettede forhandlinger om samlede aftaler i de større regioner i verden for at styrke den europæiske luftfartssektors udsigter til fremgang og samtidig bidrage til en reform af den internationale civile luftfart.

- 1.2 I oktober 2003 anmodede New Zealand om, at der blev iværksat aftaleforhandlinger med sigte på en liberalisering af lufttrafikken mellem EU og New Zealand. New Zealand er med sin markedsorienterede økonomi, sin transportpolitik og sin strenge lovgivning en indlysende og lovende kandidat til en lufttrafikaftale af den nye generation med Fællesskabet.

Det er grunden til, at New Zealand i Kommissionens meddelelse "*En dagsorden for EU's luftfartspolitik over for tredjelande*" blev udpeget som en mulig vigtig kandidat til en samlet EU-aftale. Rådet har i sine konklusioner om eksterne luftfartsrelationer udtrykkeligt nævnt New Zealand som en potentiel kandidat i forbindelse med fremtidige anmodninger om samlede forhandlingsdirektiver<sup>2</sup>

- 1.3 New Zealand har desuden demonstreret sin vilje til at reformere rammerne for lufttransport sammen med Fællesskabet ved den 14. marts 2005 at parafere en aftale om visse aspekter ved lufttrafiktjenester mellem New Zealand og EU.

En aftale om liberalisering af luftfarten med New Zealand vil yderligere styrke de gode relationer med New Zealand, som har de samme målsætninger om at reformere lovrammerne for international luftfart som Fællesskabet. Den vil give økonomiske fordele til luftfartsselskaber, lufthavne, passagerer, befragtere, turismesektoren og samfundsøkonomien i bred forstand, både i EU og i New Zealand. Lige så vigtigt er

---

<sup>1</sup> KOM(2005) 79 endelig af 11.3.2005.

<sup>2</sup> Rådets konklusioner af 27. juni 2005 om en dagsorden for EU's luftfartspolitik over for tredjelande.

herudover, at det vil være en vigtig milepæl på vej mod en international reform af lovrammerne for luftfartssektoren.

- 1.4 Med denne meddelelse anbefaler Kommissionen derfor, at Rådet bemyndiger Kommissionen til at forhandle en samlet aftale om et åbent lufttrafikrum med New Zealand, som kombinerer markedsåbningen med en parallel proces for lovsamarbejde og/eller –tilnærmelse, navnlig inden for områder som luftfartssikkerhed, miljøbeskyttelse og anvendelse af konkurrenceregler, så der er retfærdige og lige konkurrencevilkår for alle.

Kommissionens tjenestegrene har udviklet positive kontakter med New Zealands transportministerium under forhandlingerne om den horisontale aftale og de indledende drøftelser, som kan udgøre et godt grundlag for at iværksætte mere ambitiøse forhandlinger på luftfartsområdet med New Zealand.

## **2. DE NUVÆRENDE LOVRAMMER FOR LUFFTRAFIK MELLEM EU OG NEW ZEALAND**

### **Bilaterale lufttrafikaftaler mellem EU-medlemsstater og New Zealand**

- 2.1 I øjeblikket reguleres lufttrafiktjenester mellem EU og New Zealand af bilaterale aftaler mellem New Zealand og 12 medlemsstater<sup>3</sup>. Der er intet retsgrundlag for lufttrafiktjenester mellem de andre 13 medlemsstater og New Zealand.

De nuværende lovrammer for luftfart mellem EU og New Zealand giver ikke luftfartsselskaber, passagerer og befragtere mulighed for at få det fulde udbytte af frie markeder. De nuværende bilaterale aftaler mellem EU og New Zealand giver "skæve" lovrammer for lufttrafiktjenesterne, da det ikke er alle aftaler, som er lige liberale med hensyn til frihedsrettigheder og tilgængelig kapacitet og ruter. Disse forskelle i medlemsstaternes bilaterale aftaler med New Zealand betyder, at EU's luftfartsselskaber ikke har lige muligheder.

- 2.2 Som de fleste bilaterale lufttrafikaftaler, indeholder også de nuværende aftaler mellem EU-medlemsstater og New Zealand begrænsninger, som EF-Domstolen har fundet ulovlige. I marts 2005 nåede Europa-Kommissionen til enighed med de newzealandske luftfartsmyndigheder om en aftale om visse aspekter af lufttrafik ("den horisontale aftale")<sup>4</sup>, hvori nationalitetsbestemmelserne erstattes med en fællesskabsbestemmelse. Denne aftale giver i princippet alle EU-luftfartsselskaber lov til – forudsat at der er trafikrettigheder til rådighed – at flyve til New Zealand fra enhver EU-medlemsstat, hvor de er etableret. På grund af de

---

<sup>3</sup> Østrig, Belgien, Danmark, Frankrig, Tyskland, Irland, Italien, Luxembourg, Nederlandene, Spanien, Sverige og Det Forenede Kongerige.

<sup>4</sup> Forslag til Rådets afgørelse om undertegnelse og midlertidig anvendelse af aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og New Zealand om visse aspekter af lufttrafik, KOM (2005) 267.

ovenstående forskellige grader af markedsåbning var det nødvendigt at indsætte en bestemmelse om ikke-omgåelse i den nyligt indgåede horisontale aftale med New Zealand for at undgå eventuelle omgåelser af de nuværende forskellige bilaterale begrænsninger af trafikrettighederne.

### **Lovrammerne for luftfart i New Zealand**

- 2.3 New Zealand er et foregangsland, når det gælder liberalisering af lufttrafikken. Så tidligt som 1985 udviklede New Zealand en ny strategi for international luftfart, som bygger på de forventede fordele for økonomien, herunder for handel og turisme, frem for at gavne det nationale luftfartsselskab.

New Zealands luftfartspolitik bygger på en antagelse om, at de størst mulige økonomiske fordele bedst nås ved at opmuntre til liberalisering af lufttrafiktjenester, og myndighederne undersøger, hvordan man kan fjerne hindringer for konkurrence og friere markedsadgang.

I 1985 var New Zealand kun part i 12 bilaterale lufttrafikaftaler. Efter 1985 steg antallet af luftfartsselskaber, som flyver til New Zealand, og antallet af turister betydeligt. Fra begyndelsen af 1990'erne har New Zealand aktivt søgt at forhandle aftaler om åbne lufttrafikrum med bl.a. USA og en række EU-medlemsstater.

New Zealand og EU har mange standpunkter til fælles, når det drejer sig om udformningen af lufttrafikpolitikken inden for WTO's rammer. New Zealand støttede EU's holdning vedrørende miljøspørgsmål i Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO).

- 2.4 New Zealands nuværende luftfartspolitik er kendetegnet ved meget moderne og åbne lovrammer:

- Siden 1986 tillader New Zealand 100% udenlandsk ejerskab af indenlandske luftfartsselskaber.
- For indenlandske flyvninger er sikkerhedscertificering det eneste krav for at kunne få adgang til markedet.
- New Zealand har indgået aftaler om åbne lufttrafikrum med en række lande i alle geografiske regioner.
- I bilaterale forhandlinger søger New Zealand for det meste at få lavet den traditionelle bestemmelse om "nationalt ejerskab" om til en bestemmelse, som henviser til selskabers "hovedsæde".

- 2.5 Den 27. maj 2005 underskrev New Zealand og Det Forenede Kongerige et aftalememorandum og en aftale om lufttrafiktjenester.

I denne nye aftale indgår Fællesskabets relevante standardbestemmelser, som man nåede til enighed om i forbindelse med den horisontale aftale mellem EU og New Zealand, og den nye aftale indeholder følgende vigtige elementer:

- Ubegrænsede 5., 6., 7., 8. og 9. frihedsrettigheder for luftfartsselskaber, der har hjemsted i Det Forenede Kongerige, og tilsvarende for selskaber med hjemsted i New Zealand, dog med begrænsninger på 5. og 7. frihedsrettigheder for passagerer på ruter mellem London og USA
- omfattende muligheder for fælles rutenummer og leasing
- omfattende charterordninger
- liberaliserede takstordninger
- bestemmelser om loyal konkurrence, statsstøtte og ground-handling.

2.6 Det er transportministeriet, der er den licensudstedende myndighed i New Zealand. Internationale luftfartsselskaber, som har rute-flyvninger til New Zealand, skal være i besiddelse af en international luftfartslicens. Udstedelse af licenser er den mekanisme, der anvendes til godkendelse og tilsyn med udøvelsen af gensidige lufttrafikrettigheder, som er fastlagt i bilaterale aftaler. For New Zealands luftfartsselskaber anvendes udstedelsesprocessen også til at fordele New Zealands lufttrafikrettigheder, som stadig er begrænset under mange lufttrafikaftaler.

2.7 New Zealands civile luftfartsmyndigheder blev etableret i 1992 med loven om civil luftfart (Civil Aviation Act). Deres vigtigste opgave er at gennemføre aktiviteter, som fremmer luftfartssikkerhed i den civile luftfart til en rimelig pris. Herudover omfatter opgaverne også fastlæggelse af standarder for luftfartssikkerhed, tilsyn med standarderne og undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser. Direktøren for de civile luftfartsmyndigheder er ansvarlig for at udstede certifikater og andre luftfartsdokumenter.

2.8 I 2001 underskrev New Zealand en multilateral aftale (MALIAT) om et åbent lufttrafikrum med Brunei, Chile, Singapore, USA og andre. New Zealand er depositar for MALIAT-aftalen<sup>5</sup>. De vigtigste punkter i aftalen er ubegrænset ruteplanlægning, ubegrænsede trafikrettigheder og ubegrænset kapacitet. MALIAT-signatarerne har givet hinanden ubegrænsede trafikrettigheder under tredje, fjerde, femte og sjette frihedsrettighed samt ubegrænsede trafikrettigheder for fragtflyvninger under syvende frihedsrettighed. Der er ikke noget krav om national ejermajoritet mellem MALIAT-lande. New Zealand gik endnu videre og underskrev sammen med Chile, Singapore og Brunei den såkaldte MALIAT-protokol<sup>6</sup>. Foruden de friheder, som indgår i MALIAT-aftalen, giver protokollen syvende frihedsrettigheder for passagerflyvninger og cabotagerettigheder ved fortsættelsen af en international flyvning.

2.9 Australien og New Zealand blev enige om at indrette et fælles luftfartsmarked (SAM) i 1996, og det har været i kraft siden 2002. Efter etableringen af dette marked er antallet af luftfartsselskaber med passagerer steget til 12, hvilket har medført betydelige stigninger i antallet af passagerer. Det fælles luftfartsmarked giver

---

<sup>5</sup> Andre signatarer til aftalen er USA, Brunei, Peru, Samoa og Tonga.

<sup>6</sup> MALIAT-protokollen trådte i kraft i Singapore, New Zealand og Brunei i december 2001 og i Chile i december 2003.

australske luftfartsselskaber adgang til at beflyve indenrigsruter i New Zealand og omvendt.

Inden for SAM må luftfartsselskaber fra begge lande flyve ubegrænset kapacitet, herunder cabotageflyvning, forudsat at de opfylder kravene til flyvning på det australske eller newzealandske hjemmemarked, og er mindst 50% ejet eller kontrolleret af australske eller newzealandske statsborgere. De to landes luftfartsmyndigheder er også enedes om en fuldstændig gensidig anerkendelse af al luftfartsrelateret certificering.

### **3. STYRKELSE AF RELATIONERNE MELLEM EU OG NEW ZEALAND**

- 3.1 Forholdet mellem EU og Zealand fik formelle rammer i maj 1999 med underskrivelsen af den fælles erklæring om relationerne mellem EU og New Zealand. På det økonomiske område er det fælles mål at fremme udviklingen af en åben og fri markedsøkonomi. New Zealand og EU har lignende holdninger til mange internationale og økonomiske spørgsmål.

Udtrykt i tal er EU den tredjestørste modtager af New Zealands varer efter Australien og Japan (2,7 mia. EUR), og den næststørste leverandør af landets import (2,4 mia. EUR)<sup>7</sup>. Samlet er EU New Zealands andenstørste handelspartner på vareområdet. Handelen i tjenester mellem EU og New Zealand er tiltagende. EU er også et vigtigt mål for newzealandske investeringer og en vigtig kilde til udenlandske investeringer i New Zealand.

- 3.2 På grund af den geografiske afstand er lufttrafik absolut nødvendig for at opretholde kommercielle og sociale forbindelser mellem EU og New Zealand. Lufttrafik har altid været på dagsordenen ved møder på højt plan og i handlingsplaner mellem EU og New Zealand, senest ved mødet i ministertroikaen i februar 2005.
- 3.3 New Zealand har anmodet om, at der iværksættes aftaleforhandlinger med sigte på en liberalisering af luftfarten mellem EU og New Zealand. Forhandlinger på lufttrafikområdet vil styrke de økonomiske og politiske forbindelser mellem EU og New Zealand yderligere.

### **4. ØKONOMISKE FORDELE VED EN SAMLET EU-LUFTTRAFIKAFTALE MED NEW ZEALAND**

- 4.1 I øjeblikket er det kun Air New Zealand, der har direkte passagerflyvninger mellem EU og New Zealand (via Los Angeles til London). En række af Fællesskabets luftfartsselskaber tilbyder indirekte flyvninger til New Zealand med fælles rutenummer, og nogle EU-selskaber tilbyder langdistancefragtflyvninger til New Zealand. New Zealand oplever en stigning i antallet af besøgende fra EU, navnlig er der en stærk vækst i antallet af turister. Antallet af passagerer mellem New Zealand og EU er steget fra 540 000 i 2002 til 640 000 i 2004. På grund af den store afstand er der et stort udvalg af indirekte ruter via Asien/Stillehavsområdet og også via USA.

---

<sup>7</sup> Eurostat, Statistical Yearbook External and intra-EU Trade 2003 Edition.

## Fordele og merværdi ved en EU-aftale

- 4.2 Selv hvis den umiddelbare økonomiske virkning af en liberalisering af lufttrafikken mellem EU og New Zealand måske vil være beskeden på kort sigt på grund af det begrænsede antal direkte flyvninger EU-New Zealand, kunne afskaffelsen af begrænsninger åbne muligheder på markedet for EU-luftfartsselskaber og øge vigtigheden af direkte flyvninger i det samlede EU-New Zealand-marked.

Et øget antal (direkte) flyvninger ville øge handels- og turismestrømme mellem EU og New Zealand, og dermed være til økonomisk fordel for EU i bred forstand.

- 4.3 New Zealand er med sin strenge lovgivning og sin markedsorienterede økonomi og sin transportpolitik en indlysende kandidat til en aftale om et åbent lufttrafikrum med Fællesskabet. En aftale mellem EU og New Zealand kunne fungere som model for liberaliseringen af lufttrafikmarkeder over for andre tredjelande. New Zealand er en vigtig fortaler for liberalisering af luftfarten og markedsintegration i Asien/Stillehavsområdet. Følgevirkningerne på luftfartsrelationerne med andre tredjelande ville medføre væsentlige økonomiske fordele for den europæiske økonomi.

- 4.4 Den økonomiske virkning på andre luftfartsmarkeder på mellemlangt sigt er dog endnu vigtigere end den økonomiske virkning på kort sigt. De økonomiske fordele ved åbne internationale luftfartsmarkeder blev klart påpeget i en undersøgelse, som Europa-Kommissionen fik gennemført, om den økonomiske virkning af et åbent lufttrum mellem EU og USA<sup>8</sup>. Hvis nuværende begrænsninger på antallet af ugentlige flyvninger og flyveruter fjernes, er det sandsynligt at trafikken øges. Med åbne markeder ville luftfartsselskaber kunne udnytte nye markedsmuligheder og tilbyde flyvninger på de ruter, som forbrugerne ønsker. Der ville ske yderligere effektivitetsstigninger ved hjælp af grænseoverskridende investeringsstrømme.

En fuld liberalisering af lufttrafikken til New Zealand kan kun gennemføres på Fællesskabsniveau. Da det er fællesskabsretten, som fastlægger kravene til ejerskab for EU-luftfartsselskaber, kan en gensidig liberalisering af ejerskabs- og kontrolkrav kun gennemføres af Fællesskabet.

Følgevirkningerne på luftfartsrelationerne med andre tredjelande ville medføre væsentlige økonomiske fordele for den europæiske økonomi. På grund af det indre luftfartsmarked mellem New Zealand og Australien og den allerede nåede integration af disse to markeder ville gevinsten ved et åbent lufttrafikrum med New Zealand blive større, idet det samlede marked bliver større.

Som følge af åbne luftfartsmarkeder:

- ville luftfartsselskaber øge deres effektivitet yderligere og forbedre deres internationale konkurrencedygtighed
- passagerer og befragtere have flere valgmuligheder

---

<sup>8</sup> The Brattle Group, The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area, undersøgelse gennemført for Europa-Kommissionen, december 2002.

- lufthavne, luftfartsrelaterede industrier og flyindustrien få gavn af en stigning i lufttrafikken
- stigningen i trafikken fremme øgede handels- og turismestrømme.

4.6 De klare muligheder i en aftale med New Zealand om et åbent lufttrafikrum er blevet bekræftet i en konsekvensanalyse gennemført af uafhængige konsulenter. Selv om de kortsigtede økonomiske fordele måske er ret begrænsede, fordi der kun er et ringe antal direkte flyvninger mellem Fællesskabet og New Zealand, og på grund af den allerede eksisterende markedsadgang, vil de økonomiske virkninger på mellemlangt og langt sigt alligevel være betydelige for andre lande i Stillehavsområdet. Den nylige undersøgelse har bekræftet, at de politiske og lovgivningsmæssige rammer for luftfart i New Zealand ville give Fællesskabet mulighed for at indgå en modelaftale med New Zealand, som vil give en større grad af tilnærmelse af lovgivning og åbne nye muligheder for EU's industri og forbrugere. New Zealand deler EU's holdninger til mange luftfartsrelaterede spørgsmål og har påtaget sig at arbejde for etablering større regionale markeder, som på langt sigt vil skabe betydelige nye markedsmuligheder.

## 5. KONKLUSIONER: BETYDELIG MERVÆRDI VED EN FREMTIDIG EU-LUFTTRAFIKAFTALE MED NEW ZEALAND

5.1 Moderne rammer for lufttrafikken mellem EU og New Zealand byder på betydelige nye muligheder for at udbygge lufttrafikken på et konkurrencepræget marked med lige vilkår for alle. Herudover vil det også styrke de allerede udmærkede kommercielle og politiske forbindelser mellem EU og New Zealand.

Modellen for et lufttrafiksamarbejde mellem Den Europæiske Union og New Zealand har hentet inspiration i ønsket om at fremme reformdagsordenen internationalt. Den heraf følgende aftale om liberalisering af lufttrafikken mellem Det Europæiske Fællesskab og New Zealand ville afløse de nuværende bilaterale lufttrafikaftaler mellem New Zealand og EU-medlemsstater og etablere moderne rammer for lufttrafiktjenester mellem EU og New Zealand med så åben markedsadgang og så høje reguleringsstandarder som muligt. Den kunne herved tjene som model for et udvidet luftfartssamarbejde med andre tredjelande.

5.2 Forhandlingerne med New Zealand om et åbent lufttrafikrum vil tage sigte på åbning af markedsadgangen og investeringsmuligheder. Åbningen af markedsadgangen kan ikke være begrænset til tredje og fjerde frihedsrettigheder; den må også omfatte femte frihedsrettigheder<sup>9</sup>. Det er ikke muligt at lave flyvninger til Australien fra Europa uden at mellemlande. Flyvninger mellem EU og New Zealand foregår derfor med en mellemlanding på steder, som i sig selv er betydelige markeder, både i Asien/Stillehavsområdet og Nordamerika. Det vil ikke være økonomisk bæredygtigt at flyve mellem mellemlandingsstederne og New Zealand uden de dertil hørende

---

<sup>9</sup> Tredje frihedsrettighed er retten til at befordre passagerer og fragt fra EU til New Zealand. Fjerde frihedsrettighed er retten til at befordre passagerer og fragt fra EU til New Zealand. Femte frihedsrettighed er retten til at befordre passagerer og fragt fra mellemlandingsstedet til New Zealand på en flyvning, som starter i EU.

trafikrettigheder. Det er derfor absolut nødvendigt at have femte frihedsrettigheder via mellemlandingsstederne, hvis aftalens potentielle gevinster skal realiseres.

Den gensidige åbning af markedsadgangen har nogle medlemsstater allerede gennemført over for New Zealand. For ganske nylig har Det Forenede Kongerige indgået en aftale med New Zealand, som indebærer en betydelig liberalisering af markedet. Nogle medlemsstater er dog endnu ikke nået så langt med markedsadgang i deres relationer med New Zealand. Der er i øjeblikket tolv medlemsstater som slet ikke har adgang til New Zealand-markedet. Denne ubalance fører til ulige muligheder for EU-luftfartsselskaber, som ikke er i overensstemmelse med principperne om lige muligheder for alle Fællesskabets luftfartsselskaber på det indre marked.

En samlet lufttrafikaftale på fællesskabsniveau vil skabe sammenhæng i Fællesskabets luftfartsrelationer med New Zealand og give alle EU-luftfartsselskaber lige muligheder i forbindelse med lufttrafiktjenester til New Zealand. Aftalen vil desuden skabe nye markedsmuligheder for luftfartsselskaber i de 12 medlemsstater, som i øjeblikket ikke har nogen rettigheder til lufttransport til og fra New Zealand. En lufttrafikaftale på fællesskabsniveau ville også give mindre selskaber mulighed for at udvide deres net til at omfatte New Zealand. Efterspørgslen mellem en række medlemsstater og New Zealand er ikke nødvendigvis stor nok til at gøre direkte flyvninger økonomisk bæredygtige, men luftfartsselskaberne kunne drage økonomisk fordel af ordninger med fælles rutenummer til og fra New Zealand.

En aftale om et åbent lufttrafikrum mellem EU og New Zealand ville give den europæiske luftfartsindustri mulighed for at investere i New Zealand og for at drage fordel af kapital fra New Zealand. Europæiske fragtselskaber vil kunne etablere internationale fragtruter i Asien/Stillehavsområdet og dermed gøre deres drift mere effektiv og tilpasse deres tjenester til deres globale kunders behov, uden at være begrænset af at skulle kombinere rettigheder under forskellige bilaterale aftaler.

- 5.3 Åbne luftfartsmarkeder forudsætter rammer, som sikrer loyal konkurrence og høje standarder for luftfartssikkerhed og miljøbeskyttelse. Markedsåbningen og samarbejdet om indbyrdes tilnærmelse af lovgivning skal gå hånd i hånd. De bilaterale lufttrafikaftaler mellem nogle medlemsstater og New Zealand har givet luftfartsselskaber fra New Zealand fuld markedsadgang, men ikke sikret en tilstrækkelig indbyrdes tilnærmelse af parternes lovgivning. En samlet lufttrafikaftale med New Zealand vil styrke høje standarder for luftfartssikkerhed, miljøbeskyttelse, beskyttelse af passagerer og andre reguleringsspørgsmål.

For så vidt angår miljøspørgsmål, skal aftalen være i overensstemmelse med EU's engagement vedrørende bæredygtig udvikling. Ud over de økonomiske fordele, der er omtalt i det foregående, har den forventede vækst i antallet af flyvninger også uønskede bivirkninger, navnlig i form af dårlig luftkvalitet og et øget støjniveau omkring lufthavne samt deres bidrag til globale klimaændringer. Det er vigtigt, at aftalen ikke begrænser Fællesskabets muligheder for at anvende lovgivning eller økonomiske instrumenter til at afbøde disse negative virkninger. Sikring af loyal konkurrence er en anden vigtig faktor i åbne luftfartsmarkeder. Med en større indbyrdes tilnærmelse mellem lovgivning vil en samlet lufttrafikaftale mellem EU og New Zealand sikre konkurrence og ensartede vilkår, så konkurrenceforvridninger undgås. New Zealand har effektive konkurrencemyndigheder, som håndhæver

reglerne. Der er ingen statsstøtte til luftfartsindustrien. New Zealand har også høje standarder for luftfartssikkerhed. New Zealand har de samme miljøpolitiske målsætninger som Fællesskabet. Som følge heraf og ud fra det nuværende niveau for håndhævelse af sikkerhedsstandarder samt konkurrence- og miljøregler i New Zealand er parterne hver især godt forberedt på en høj grad af tilnærmelse på lovgivningsområdet, og udsigterne herfor er gode.

Under uformelle sonderende drøftelser har New Zealand bekræftet, at man ønsker at nå en høj grad af indbyrdes tilnærmelse mellem parternes lovgivning og at etablere et konkurrencepræget marked med lige vilkår for EU's og New Zealands luftfartsselskaber. Denne indbyrdes tilnærmelse af lovgivning kan kun gennemføres på fællesskabsplan. Bilaterale aftaler indeholder ingen garanti for et passende samarbejde på lovområdet. En aftale mellem EU og New Zealand bør fastlægge samarbejds mekanismer for at sikre at reglerne i aftalen overholdes og videreudvikles.

De økonomiske fordele ved en lufttrafikaftale med New Zealand ville øges, hvis der indgås lignende aftaler med andre lande i Asien/Stillehavsområdet, navnlig Australien. Det nye samarbejde mellem EU og New Zealand bør derfor være åben for andre lande, som ønsker at deltage.

Dette samarbejde kan gradvis udbygges til et åbent lufttrafikområde mellem Det Europæiske Fællesskab og New Zealand. Sonderende drøftelser har vist, at New Zealand deler Fællesskabets ambitioner om at etablere moderne rammer for internationale lufttrafiktjenester, som er fri af de nuværende begrænsninger og indebærer muligheder for at udbyde tjenester globalt. Resultaterne af dette nye partnerskab ville sende et klart signal til andre tredjelande om at slutte sig til udviklingen hen imod mere fleksible internationale rammer for luftfart.

- 5.4 På baggrund af det foregående anbefaler Europa-Kommissionen derfor, at Rådet bemyndiger Kommissionen til at indlede forhandlinger med New Zealand, som sigter mod at indgå en samlet lufttrafikaftale.
- 5.5 Kommissionen vil arbejde tæt sammen med medlemsstaterne og alle relevante interessenter om videreudvikling og realisering af de mål, der er opstillet i forhandlingsdirektiverne.