



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 05.09.2005
KOM(2005) 408 endelig

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

En dagsorden for Fællesskabets luftfartspolitik over for Australien

1. INDLEDNING

- 1.1 Hidtil har den internationale luftfart været reguleret af bilaterale aftaler mellem individuelle stater. De såkaldte «open skies»-domme, som De Europæiske Fællesskabers Domstol afsagde den 5. november 2002, markerede dog starten på en international EU-luftfartspolitik.

Som beskrevet i Europa-Kommissionens meddelelse "*En dagsorden for EU's luftfartspolitik over for tredjelande*"¹, 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 en 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 Australien om, at der blev iværksat aftaleforhandlinger med sigte på en liberalisering af luftfarten mellem EU og Australien. Australien er med sin markedsorienterede økonomi, sin transportpolitik og sin strenge lovgivning en indlysende og lovende kandidat til en lufttrafikaf tale af den nye generation med Fællesskabet.

Det er grunden til, at Australien 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 Australien som en potentiel kandidat i forbindelse med fremtidige anmodninger om samlede forhandlingsdirektiver².

- 1.3 Australien har desuden demonstreret sin vilje til at reformere lovrammerne for lufttrafik sammen med Fællesskabet ved den 7. april 2005 at paraferere en aftale om visse aspekter ved lufttrafiktjenester mellem Australien og EU.

En aftale om liberalisering af lufttrafikken med Australien vil yderligere styrke de gode relationer med Australien, som har de samme målsætninger om at reformere lovrammerne for international luftfart som Fællesskabet. Aftalen vil give økonomiske fordele til luftfartsselskaber, lufthavne, passagerer, befragtere, turismesektoren og samfundsøkonomien i bred forstand, både i EU og Australien. Lige så vigtigt er 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 på Det Europæiske Fællesskabs vegne at forhandle en samlet aftale om et åbent lufttrafikrum med Australien, som kombinerer markedsåbningen

¹ KOM(2005) 79 endelig af 11.3.2005.

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

med en parallel proces for lovsamarbejde og/eller –tilnærmelse, navnlig inden for prioriterede områder som luftfartssikkerhed, miljøbeskyttelse, beskyttelse af passagerer og anvendelse af konkurrenceregler, så der er retfærdige og lige konkurrencevilkår for alle.

Der har været positive sonderende kontakter i de senere år mellem Australiens ”Department of Transport and Regional Services” og Kommissionens tjenestegrene, som giver et udmærket grundlag for formelle forhandlinger med Australien.

2. DE NUVÆRENDE LOVRAMMER FOR LUFTRAFIK MELLEM EU OG AUSTRALIEN

Bilaterale lufttrafikaftaler mellem EU-medlemsstaterne og Australien

2.1 I øjeblikket reguleres luftfarten mellem Australien og EU af 15 bilaterale lufttrafikaftaler³. Der er i øjeblikket intet retsgrundlag for lufttrafik mellem Australien og de andre 10 medlemsstater.

De nuværende lovrammer for lufttrafik mellem EU og Australien giver ikke luftfartsselskaber, passagerer og befragtere mulighed for at få det fulde udbytte af frie markeder. De nuværende bilaterale aftaler mellem EU og Australien giver "skæve" rammer for lufttrafiktjenester, da det ikke er alle aftaler, som er lige liberale med hensyn til frihedsrettigheder og tilgængelig kapacitet. Disse forskelle i medlemsstaternes bilaterale aftaler med Australien 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 Australien nationalitetsbegrænsninger, som EF-Domstolen har fundet ulovlige. I april 2005 nåede Europa-Kommissionen til enighed med de australske luftfartsmyndigheder om en aftale om visse aspekter af lufttrafik ("den horisontale aftale")⁴, 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 Australien fra enhver EU-medlemsstat, hvor de er etableret. På grund af de ovennævnte skævheder var det nødvendigt at indsætte en bestemmelse om ikke-omgåelse i den horisontale aftale med Australien for at undgå eventuelle omgåelser af de nuværende forskellige bilaterale begrænsninger af trafikrettighederne.

Lovrammerne for luftfart i Australien

2.3 I de senere år har Australien ændret sin luftfartspolitik meget for at fremme rejser, handel og turisme. Den luftfartspolitik, som Australien søger at omsætte, omfatter liberalisering af internationale lufttrafikaftaler, liberalisering af ejerskabsforholdene for luftfartsselskaber og multilateral liberalisering af den internationale luftfart.

³ Østrig, Den Tjekkiske Republik, Danmark, Finland, Frankrig, Tyskland, Grækenland, Irland, Italien, Luxembourg, Malta, Nederlandene, Polen, Sverige og Det Forenede Kongerige har indgået bilaterale lufttrafikaftaler med Australien.

⁴ Forslag til Rådets afgørelse om undertegnelse og midlertidig anvendelse af aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Australiens regering om visse aspekter af lufttrafik, KOM(2005) 264.

2.4 Trafikrettigheder, som er til rådighed for australske luftfartsselskaber i henhold til bilaterale lufttrafikaftaler tildeles til de enkelte luftfartsselskaber af den uafhængige kommission for international luftfart (International Air Services Commission). Formålet med tildelingen af trafikrettigheder er at fremme økonomisk efficiens ved hjælp af konkurrence i udbuddet af internationale luftfartstjenester⁵.

2.5 Australien har indgået aftaler om et "åbent lufttrafikrum" med ubegrænsede trafikrettigheder for fragtrafik med 22 lande.

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 passagerruter steget til 12, hvilket har medført betydelige stigninger i antallet af passagerer. Det fælles luftfartsmarked giver 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.

2.6 Efter dereguleringen af det australske marked i 1990 er der, undtagen for Qantas, ingen begrænsninger vedrørende udenlandsk ejerskab af indenlandske luftfartsselskaber. Udenlandske statsborgere, herunder luftfartsselskaber, kan eje op til 100% af egenkapitalen i et australsk indenlandsk luftfartsselskab. Udenlandsk ejerskab af internationale luftfartsselskaber er dog begrænset til 49% for at sikre, at andre lande accepterer en udpegelse af luftfartsselskabet, da de fleste bilaterale lufttrafikaftaler stadig bygger de gængse krav om nationalt ejerskab⁶. Der er fastlagt særlige regler for ejerskab og kontrol af Australiens vigtigste internationale luftfartsselskab i loven om salg af Qantas (Qantas Sale Act) af 1992, som begrænser den andel, som nogen udenlandsk investor kan eje, til 25%. Den australske regering overvejer dog i øjeblikket at ophæve begrænsningerne vedrørende udenlandsk ejerskab af Qantas.

2.7 Konkurrencebegrænsende adfærd i luftfartssektoren er forbudt jf. loven om handelspraksis (Trade Practices Act), som håndhæves af den australske konkurrence- og forbrugerstyrelse (Australian Competition and Consumer Commission).

Luftfartssikkerhedsmyndighederne (Civil Aviation Safety Authority) har ansvaret for flycertificering, licenser og sikkerhedskontrol, herunder inspektion af udenlandske fly. De australske luftfartsselskaber har et upåklageligt ry, hvad sikkerhed angår.

⁵ Loven om kommissionen for international luftfart (International Air Services Commission Act) 1992, afsnit 3.

⁶ Lov om luftfart (Air Navigation Act) 1920, afsnit 11A.

3. STYRKELSE AF RELATIONERNE MELLEM EU OG AUSTRALIEN

3.1 Australien er en af Fællesskabets nære politiske partnere. Forholdet mellem EU og Australien er kendetegnet ved fælles værdier og sammenfaldende verdenspolitiske målsætninger.

EU og Australien beseglede deres bilaterale samarbejde med en fælles erklæring i 1997, som bygger på et fælles ønske om at fremme en sund udvikling af verdensøkonomien på grundlag af frie og åbne markeder.

3.2 Hvad angår de økonomiske relationer, så er EU Australiens største handelspartner. Eksporten fra EU til Australien er steget jævnt og nåede en værdi af 18 mia. EUR i 2003. Importen fra Australien til EU udgjorde 9 mia. EUR i 2003. EU er desuden Australiens største handelspartner på tjenesteområdet. Tjenestehandelen mellem Australien og EU fortsætter med at vokse, og i 2003 udgjorde tjenestehandel næsten 40% af den totale samhandel, hvoraf en stor del udgjordes af transporttjenester. EU er også den vigtigste kilde til udenlandske investeringer i Australien og den næststørste modtager af australske investeringer i udlandet.

3.3 Dagsordenen for samarbejdet mellem EU og Australien, som blev ajourført i 2004, omfatter et nært samarbejde mellem de to parter i de forskellige berørte internationale organisationer med sigte på at liberalisere luftfarten. Også bilaterale drøftelser om luftfart er velkomne i tråd med det fælles engagement i en liberalisering af luftfarten.

I februar 2005 bekræftede den australske regering sin interesse i en lufttrafikaftale med Fællesskabet ved EU-Australien-mødet i ministertroikaen. En lufttrafikaftale ville yde et væsentligt bidrag til at udbygge de bilaterale relationer mellem EU og Australien yderligere.

4. ØKONOMISKE FORDELE AF EN SAMLET EU-LUFTTRAFIKAFTALE MED AUSTRALIEN

4.1 Der befordres ca. én million passagerer på direkte flyvninger mellem EU og Australien. Direkte passagerflyvning mellem EU og Australien drives i øjeblikket af Qantas og British Airways i et samarbejde og af Austrian Airlines og Virgin Atlantic. På grund af afstanden mellem Europa og Australien er det dog nødvendigt med en mellemlanding. Som følge heraf er indirekte ruter med forbindelsesfly fra Sydøstasien eller Golf-staterne en nær substitut for direkte flyvninger med en mellemlanding mellem EU og Australien.

Ca. 50% af alle passagerer mellem EU og Australien befordres af asiatiske eller mellemøstlige luftfartsselskaber på indirekte ruter⁷. Det samlede årlige marked for luftfartstjenester mellem EU og Australien er derfor tæt på 2 mio. passagerer. Det gør Australien til et af EU's største langdistancelufttrafikmarkeder.

4.2 Det fleste fly mellem Europa og Australien har én mellemlanding et eller andet sted i Asien. Da disse flyvningers økonomiske levedygtighed afhænger af muligheden for at viderebefordre passagererne fra mellemlandingsstedet til Australien, er femte

⁷ Kilde: Australian Competition and Consumer Commission (2004).

frihedsrettigheder⁸ mellem Australien og mellemlandingsstederne af betydelig økonomisk værdi for EU-luftfartsselskaber. De EU-luftfartsselskaber, som har flyvninger til og fra Australien, befordrer en væsentlig del af passagererne og fragten mellem Australien på den ene side og Singapore, Thailand, Malaysia og Hong Kong på den anden.

Fordele og merværdi ved en EU-aftale

- 4.3 Selv hvis den umiddelbare økonomiske virkning af en liberalisering af lufttrafikken mellem EU og Australien måske er beskeden på kort sigt på grund af det begrænsede antal direkte flyvninger EU-Australien, kunne afskaffelsen af begrænsninger åbne muligheder på markedet for EU-luftfartsselskaber og øge vigtigheden af direkte flyvninger i det samlede EU-Australien-marked. Afskaffelse af alle begrænsninger mellem EU og Australien vil give EU-luftfartsselskaber bedre muligheder for at konkurrere med selskaber fra Mellem- eller Fjernøsten, som har sat sig på en væsentlig del af EU-Australien-markedet. EU-passagerer ville få endnu flere valgmuligheder blandt flyvninger til Australien. EU-luftfartsselskaber ville få mulighed for at øge deres markedsandel på et vigtigt langdistancemarked.

Et øget antal (direkte) flyvninger ville øge handels- og turismestrømme mellem EU og Australien, og dermed være til økonomisk fordel for EU i bred forstand. Lufthavne og luftfartsrelaterede industrier og flyindustrien ville også få gavn af en yderligere stigning i trafikken mellem EU og Australien.

- 4.4 Australien er med sin moderne lovgivning og sin markedsorienterede økonomiske politik og transportpolitik en indlysende kandidat til en udvidelse af luftfartssamarbejdet med Fællesskabet i et "åbent lufttrafikrum", både når det gælder markedsadgang og lovgivningssamarbejde og -tilnærmelse. Et øget samarbejde mellem EU og Australien vil gøre det endnu lettere at gennemføre flyvninger mellem EU og Australien.

- 4.5 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 åben lufttrafikrum mellem EU og USA⁹. 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.

⁸ Femte frihedsrettigheder er et luftfartsselskabs ret til at befordre passagerer og fragt fra et land til et tredjeland, når der er tale om flyvninger, som starter i luftfartsselskabets hjemland, f.eks. et UK-luftfartsselskabs ret til at befordre passagerer mellem Singapore og Australien på en flyvning, som starter i Det Forenede Kongerige.

⁹ The Brattle Group, The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area, undersøgelse gennemført for Europa-Kommissionen, december 2002.

En fuld liberalisering af lufttrafikken til Australien 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.

Følgenvirkningerne på luftfartsrelationerne med andre tredjelande ville give væsentlige økonomiske fordele for den europæiske økonomi. På grund af det indre luftfartsmarked mellem Australien og New Zealand og den allerede nåede integration af disse to markeder ville gevinsten ved et åbent lufttrafikrum med Australien 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
- 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 Australien om et åbent lufttrafikrum er blevet bekræftet i en konsekvensanalyse gennemført af uafhængige konsulenter. Selv om de økonomiske fordele på kort sigt kan være ret begrænsede, fordi der ikke findes flyvninger uden mellemlanding mellem Fællesskabet og Australien, og på grund af den allerede eksisterende markedsadgang, vil de økonomiske virkninger af en aftale med Australien alligevel være betydelige. Den nylige undersøgelse har bekræftet, at de politiske rammer og lovgivningen luftfart i Australien ville give Fællesskabet mulighed for at indgå en modelaftale med Australien, som vil give en større grad af indbyrdes tilnærmelse af lovgivning og åbne nye muligheder for EU's industri og forbrugere. En aftale med Australien ville gøre EU-luftfartsselskaber mere konkurrencedygtige på EU-Australien-markedet i forhold til konkurrenterne i Mellem- og Fjernøsten. Det kunne føre til flere direkte flyvninger mellem EU og Australien og til en bedre fordeling af lufttrafikken, som i dag er meget koncentreret på London. Den kunne medføre flere flyafgange med en enkelt mellemlanding mellem byer i EU og australske destinationer, og dermed gøre rejsen behageligere for EU-passagerer. Undersøgelsen understregede desuden de betydelige økonomiske fordele på langt sigt for den europæiske luftfartsindustri, lufttransportbrugere og andre økonomiske aktører, når man tager hensyn til virkningen på relationerne med andre lande.

5. KONKLUSIONER: BETYDELIG MERVÆRDI VED EN FREMTIDIG EU-LUFTTRAFIKAFTALE MED AUSTRALIEN

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

Modellen for et luftfartssamarbejde mellem Den Europæiske Union og Australien har hentet inspiration i ønsket om at fremme reformdagsordenen internationalt. Den heraf følgende aftale om liberalisering af lufttrafikken mellem Det Europæiske Fællesskab og Australien ville afløse de nuværende bilaterale lufttrafikaftaler mellem Australien og EU-medlemsstater og etablere moderne rammer for lufttrafiktjenester mellem EU og Australien 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 Australien 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 frihedsrettigheder¹⁰. Det er ikke muligt at flyve til Australien fra Europa uden en mellemlanding. Flyvninger mellem EU og Australien foregår derfor med en mellemlanding på steder, som i sig selv er betydelige markeder, f.eks. Singapore, Thailand eller Hong Kong. Det vil ikke være økonomisk bæredygtigt at flyve mellem mellemlandingsstederne og Australien uden de dertil hørende 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 Australien. Andre medlemsstater er endnu ikke nået så langt med markedsadgang i deres relationer med Australien. 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 Australien og give alle EU-luftfartsselskaber lige rettigheder og muligheder i forbindelse med lufttrafiktjenester til Australien. Forhandlinger på fællesskabsniveau kunne føre frem til en fuldstændig liberalisering. Ved nylige bilaterale forhandlinger med medlemsstater har Australien antydnet, at en fuld liberalisering af markedsadgangen, herunder syvende og ottende frihedsrettigheder kun ville kunne gennemføres med Fællesskabet og ikke med enkelte medlemsstater¹¹.

Aftalen vil desuden skabe nye markedsmuligheder for luftfartsselskaber i de medlemsstater, som i øjeblikket ikke har nogen rettigheder til lufttransport til og fra Australien. En lufttrafikaftale på fællesskabsniveau ville også give mindre selskaber mulighed for at udvide deres net til at omfatte Australien. Efterspørgslen mellem en række medlemsstater og Australien 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 Australien.

¹⁰ Tredje frihedsrettighed er retten til at befordre passagerer og fragt fra EU til Australien. Fjerde frihedsrettighed er retten til at befordre passagerer og fragt fra Australien til EU. Femte frihedsrettighed er retten til at befordre passagerer og fragt fra mellemlandingsstedet til Australien på en flyvning, som starter i EU.

¹¹ Syvende frihedsrettighed er retten til at befordre passagerer og fragt mellem to lande uden for luftfartsselskabets hjemland, f.eks. et EU-luftfartsselskab, som gennemfører flyvninger mellem Australien og New Zealand. Ottende frihedsrettighed er retten til at befordre passagerer og fragt på indenrigsruter i et tredjeland.

En aftale mellem EU og Australien ville give den europæiske luftfartsindustri mulighed for at udnytte den mere åbne markedsadgang til og fra Australien. Afskaffelsen af de nuværende begrænsninger ville hjælpe den europæiske luftfartsindustri i konkurrencen mod luftfartsselskaber fra Mellem- og Fjernøsten, som har en betydelig markedsandel af flyvningerne mellem EU og Australien. Det vil gavne EU-lufthavne, hvis indirekte flyvninger via Golf-regionen eller Sydøstasien erstattes af yderligere direkte flyvninger fra EU. En aftale om et åbent luftrafikrum mellem EU og Australien ville give den europæiske luftfartsindustri mulighed for at investere i Australien og for at drage fordel af kapital fra Australien. Europæiske fragselskaber 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. Åbne markeder og den medfølgende øgede konkurrence på ruter mellem Europa og Australien ville give de europæiske borgere og befragtere yderligere fordele.

- 5.3 Åbne luftfartsmarkeder forudsætter rammer, som sikrer loyal konkurrence og høje standarder for luftfartssikkerhed og miljøbeskyttelse. En aftale skal derfor også bevare og styrke de høje standarder for luftfartssikkerhed og miljøbeskyttelse, der gælder for luftrafiktjenester mellem EU og Australien. Herved etableres ensartede forhold, så der ikke sker konkurrenceforvridning.

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 dårligere luftkvalitet og 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 parternes lovgivning vil en samlet luftrafiktafte mellem EU og Australien sikre konkurrence og ensartede vilkår, så konkurrenceforvridninger undgås.

Australien og Fællesskabet er hver især godt forberedt på en høj grad af tilnærmelse på lovgivningsområdet, og udsigterne herfor er gode.

Indbyrdes tilnærmelse af lovgivningen kan kun gennemføres på fællesskabsniveau. Bilaterale aftaler indeholder ingen garanti for et passende samarbejde på lovområdet. En aftale mellem EU og Australien bør fastlægge samarbejds mekanismer for at sikre at reglerne i aftalen overholdes og videreudvikles.

Dette samarbejde kan gradvis udbygges til et åbent luftrafikområde mellem Det Europæiske Fællesskab og Australien. Sonderende drøftelser har vist, at Australien deler Fællesskabets ambitioner om at etablere moderne rammer for internationale luftrafiktjenester, 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 De økonomiske fordele ved en lufttrafikaftale med Australien vil blive øget yderligere, hvis der indgås lignende aftaler med lande i Asien, hvor de vigtigste mellemlandingssteder er. Det nye samarbejde mellem EU og Australien bør derfor være åben for andre lande, som ønsker at deltage.

5.5 Den civile luftfart rummer nye store muligheder for at styrke samarbejdet i transportsektoren til gensidig gavn for Australien og EU.

På baggrund af det foregående anbefaler Europa-Kommissionen derfor, at Rådet bemyndiger Kommissionen til at indlede forhandlinger med Australien med sigte på at indgå en samlet lufttrafikaftale.

5.6 Kommissionen vil arbejde tæt sammen med medlemsstaterne og alle relevante interessenter om videreudvikling og realisering af de mål, der er opstillet i forhandlingsdirektiverne.