



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 05.09.2005
COM(2005) 408 definitief

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

**De ontwikkeling van een communautair burgerluchtvaartbeleid ten aanzien
van Australië**

1. INLEIDING

- 1.1 De regels voor het internationale luchtvervoer werden traditiegetrouw vastgelegd in bilaterale overeenkomsten tussen individuele staten. De zogenaamde "open skies"-arresten van 5 november 2002 van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen vormden echter het uitgangspunt voor een extern luchtvaartbeleid van de Gemeenschap.

Zoals uiteengezet in de Mededeling van de Europese Commissie "*Ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap*"¹, zullen overeenkomsten tussen de Europese Gemeenschap en derde landen een aanzienlijke toegevoegde waarde hebben: ze zullen nieuwe economische kansen scheppen door zoveel mogelijk markten te openen en investeringsmogelijkheden te bevorderen. Aangezien dergelijke overeenkomsten tot harmonisering van de regelgeving leiden, zijn ze bovendien de beste manier om eerlijke mededinging te garanderen.

De Europese Commissie heeft dan ook voorgesteld gerichte onderhandelingen te beginnen om in de belangrijkste regio's van de wereld uitgebreide luchtvaartovereenkomsten te sluiten en zodoende de kansen van het Europese bedrijfsleven te vergroten, eerlijke mededinging te garanderen en tegelijk de internationale burgerluchtvaart te hervormen.

- 1.2 In oktober 2003 heeft Australië gevraagd met de Europese Gemeenschap onderhandelingen te beginnen over een overeenkomst betreffende de vrijmaking van het luchtvervoer. Aangezien Australië een marktgericht economisch en vervoersbeleid voert en hoge regelgevende normen aanhoudt, is het een vanzelfsprekende en veelbelovende kandidaat voor deze nieuwe generatie luchtvervoersovereenkomsten met de Europese Gemeenschap.

Daarom is Australië in de Mededeling van de Commissie "*Ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap*" geïdentificeerd als een van de landen waarmee de Gemeenschap een communautaire overeenkomst zal trachten te sluiten. In zijn conclusies over externe luchtvaartrelaties heeft de Raad expliciet vermeld dat Australië een potentiële kandidaat is wanneer in de toekomst om uitgebreide onderhandelingsmandaten wordt verzocht².

- 1.3 Bovendien heeft Australië zich bereid getoond om samen met de Europese Gemeenschap het kader voor luchtvervoer te hervormen door op 7 april 2005 een overeenkomst inzake bepaalde aspecten van luchtdiensten met de Europese Gemeenschap te ondertekenen.

Een overeenkomst over de vrijmaking van het luchtvervoer met Australië, dat de doelstellingen van de Gemeenschap inzake de hervorming van het kader voor internationaal luchtvervoer deelt, zal de goede relaties met Australië nog versterken. Een dergelijke overeenkomst zal economische voordelen opleveren voor

¹ COM(2005) 79 def. van 11.3.2005.

² Conclusies van de Raad van 27 juni 2005 betreffende de ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap.

luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, passagiers, expediteurs, de toeristische industrie en de economie in het algemeen, zowel in de Europese Unie als in Australië. Al even belangrijk is dat een dergelijke overeenkomst een mijlpaal is op weg naar een internationale hervorming van het regelgevingskader voor de luchtvervoerssector.

- 1.4 In deze mededeling beveelt de Commissie de Raad aan haar toestemming te verlenen om onderhandelingen te voeren over een uitgebreide overeenkomst voor een open luchtvaartruimte met Australië, waarbij ernaar gestreefd wordt markten te openen en samenwerking en/of harmonisering inzake regelgeving tot stand te brengen, met name op prioritaire gebieden als luchtvaartveiligheid, beveiliging, milieubescherming en toepassing van de mededingingsregels die gelijke en eerlijke kansen voor alle marktdeelnemers garanderen.

De afgelopen jaren zijn positieve verkennende contacten tussen het departement Vervoer en regionale diensten van Australië en de diensten van de Europese Commissie tot stand gekomen, die een goede basis kunnen vormen voor de start van formele onderhandelingen met Australië.

2. HET BESTAANDE REGELGEVINGSKADER VOOR LUCHTDIENSTEN TUSSEN DE EUROPESE GEMEENSCHAP EN AUSTRALIË

Bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten tussen EU-lidstaten en Australië

- 2.1 Op dit ogenblik zijn de regels voor luchtvervoer tussen Australië en de EU vastgelegd in 15 bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten³. Er is momenteel geen rechtsgrondslag voor luchtdiensten tussen Australië en de overige 10 EU-lidstaten.

In het huidige regelgevingskader voor luchtdiensten tussen de Gemeenschap en Australië kunnen luchtvaartmaatschappijen, passagiers en expediteurs de voordelen van een vrije markt niet volledig benutten. Het kader voor luchtdiensten tussen de EU en Australië dat is vastgelegd in de bestaande bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten is onevenwichtig omdat niet alle overeenkomsten even liberaal zijn wat de vrijheden en beschikbare capaciteit betreft. Deze verschillen tussen de bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten die de lidstaten met Australië hebben gesloten, hebben tot gevolg dat niet alle communautaire luchtvaartmaatschappijen over dezelfde mogelijkheden beschikken.

- 2.2 Zoals de meeste liberale overeenkomsten voor luchtdiensten, bevatten de bestaande overeenkomsten voor luchtdiensten tussen EU-lidstaten en Australië beperkingen die door het Europese Hof van Justitie onwettig zijn bevonden. In april 2005 heeft de Europese Commissie met de luchtvaartautoriteiten van Australië een overeenkomst

³ Oostenrijk, Tsjechië, Denemarken, Finland, Frankrijk, Duitsland, Griekenland, Ierland, Italië, Luxemburg, Malta, Nederland, Polen, Zweden en het Verenigd Koninkrijk hebben bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten gesloten met Australië.

inzake bepaalde aspecten van luchtdiensten ("horizontale overeenkomst")⁴ bereikt, die de nationaliteitsclausules vervangt door een communautaire clausule. Uit hoofde van deze overeenkomst mogen alle EU-luchtvaartmaatschappijen in principe vluchten exploiteren vanuit elke EU-lidstaat waar ze zijn gevestigd naar Australië, voorzover er verkeersrechten beschikbaar zijn. Door de bovenvermelde verschillen was het noodzakelijk om in de "horizontale overeenkomst" met Australië een clausule op te nemen die tot doel heeft te voorkomen dat de bestaande bilaterale beperkingen van verkeersrechten zouden worden omzeild.

Het regelgevingskader voor luchtvervoer in Australië

- 2.3 In de afgelopen jaren heeft Australië belangrijke wijzigingen aangebracht in zijn luchtvaartbeleid om reizen, handel en toerisme aan te moedigen. Het door Australië gevoerde luchtvaartbeleid houdt onder meer in dat internationale overeenkomsten voor luchtdiensten wordt geliberaliseerd, dat de beperkingen op de eigendom van luchtvaartmaatschappijen worden opgeheven en dat de internationale luchtvaart multilateraal wordt geliberaliseerd.
- 2.4 De verkeersrechten waarover Australische luchtvaartmaatschappijen uit hoofde van de bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten kunnen beschikken, worden door de onafhankelijke "International Air Services Commission" toegewezen aan individuele luchtvaartmaatschappijen. De toewijzing van verkeersrechten heeft tot doel de rendabiliteit te bevorderen via mededinging bij het verlenen van internationale luchtdiensten⁵.
- 2.5 Wat goederenvluchten betreft, heeft Australië "open skies"-overeenkomsten met onbeperkte verkeersrechten gesloten met 22 landen.

In 1996 zijn Australië en Nieuw-Zeeland overeengekomen een eengemaakte luchtvaartmarkt (Single Aviation Market, SAM) op te richten. Deze markt is in 2002 voltooid. Ten gevolge van de oprichting van de eengemaakte luchtvaartmarkt is het aantal luchtvaartmaatschappijen die geregelde passagiersvluchten tussen Australië en Nieuw-Zeeland exploiteren, gestegen tot 12 en is ook het passagiersverkeer aanzienlijk toegenomen. De eengemaakte luchtvaartmarkt geeft Australische luchtvaartmaatschappijen toegang tot binnenlandse vluchten in Nieuw-Zeeland en omgekeerd.

In de eengemaakte luchtvaartmarkt mogen luchtvaartmaatschappijen uit beide landen zonder beperkingen capaciteit exploiteren, inclusief cabotage, voorzover ze voldoen aan de exploitatievoorwaarden die gelden op de binnenlandse markt van Australië of Nieuw-Zeeland en de luchtvaartmaatschappijen voor minstens 50% in handen zijn van en gecontroleerd worden door Australische en/of Nieuw-Zeelandse onderdanen. De autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de veiligheid van de luchtvaart in beide landen zijn ook overeengekomen elkaars luchtvaartcertificaten wederzijds te erkennen.

⁴ Voorstel voor een besluit van de Raad inzake de ondertekening en de voorlopige toepassing van de Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en Australië inzake bepaalde aspecten van luchtdiensten, COM(2005) 264.

⁵ "International Air Services Commission Act 1992", deel 3.

- 2.6 Door de deregulering van de Australische markt in 1990 staan er geen beperkingen meer op buitenlandse eigendom van binnenlandse luchtvaartmaatschappijen, met uitzondering van *Qantas*. Buitenlanders, inclusief buitenlandse luchtvaartmaatschappijen, mogen tot 100% van de aandelen van een binnenlandse Australische luchtvaartmaatschappij bezitten. De buitenlandse eigendom van internationale luchtvaartmaatschappijen is evenwel beperkt tot 49% om te garanderen dat andere landen de aanwijzing van de luchtvaartmaatschappij aanvaarden. De meeste bilaterale overeenkomsten met betrekking tot luchtdiensten zijn immers nog steeds gebaseerd op de traditionele voorschriften inzake nationale eigendom⁶. De specifieke eigendoms- en controleregels voor Australië's belangrijkste internationale luchtvaartmaatschappij zijn vastgelegd in de *Qantas Sale Act* van 1992. Daarin is bepaald dat een buitenlandse investeerder hoogstens voor 25% eigenaar van *Qantas* mag zijn. De Australische regering overweegt echter om deze beperkingen op de buitenlandse eigendom van *Qantas* af te schaffen.
- 2.7 Concurrentieverstorende praktijken in de luchtvervoerssector zijn verboden krachtens de wet op de handelspraktijken, die wordt gehandhaafd door de Australische commissie voor mededinging en consumentenbescherming (*Competition and Consumer Commission*).

De burgerluchtvaartautoriteit (*Civil Aviation Authority*) is verantwoordelijk voor de certificering, de afgifte van vergunningen en het veiligheidstoezicht, inclusief inspecties van buitenlandse vliegtuigen. In Australië geregistreerde luchtvaartmaatschappijen hebben een uitstekende reputatie op het vlak van veiligheid.

3. VERDERE VERSTERKING VAN DE RELATIES TUSSEN DE EUROPESE UNIE EN AUSTRALIË

- 3.1 Australië en de Europese Unie werken nauw samen op politiek gebied. De relatie tussen de Europese Unie en Australië wordt gekenmerkt door gemeenschappelijke waarden en mondiale doelstellingen.

De Europese Unie en Australië hebben hun bilaterale samenwerking in 1997 vastgelegd in een gezamenlijke verklaring, uitgaande van het gemeenschappelijke doel een bijdrage te leveren tot de gezonde ontwikkeling van de wereldeconomie op basis van de beginselen van een vrije en open markt.

- 3.2 Vanuit economisch oogpunt bekeken is de Europese Unie de belangrijkste handelspartner van Australië. De export van de Europese Unie naar Australië is gestaag toegenomen en had in 2003 een waarde van 18 miljard euro. In dat zelfde jaar bedroeg de import vanuit Australië naar de Europese Unie 9 miljard euro. De Europese Unie is bovendien de belangrijkste handelspartner van Australië voor diensten. De handel in diensten tussen Australië en de Europese Unie blijft groeien; in 2003 vertegenwoordigde de handel in diensten bijna 40% van de totale handel; een aanzienlijk deel daarvan bestond uit vervoersdiensten. De Europese Unie is ook de

⁶ "Air Navigation Act 1920", Deel 11a.

belangrijkste bron van buitenlandse investeringen in Australië en de tweede belangrijkste ontvanger van investeringen uit Australië.

- 3.3 De agenda voor samenwerking tussen de Europese Unie en Australië, die in 2004 is herzien, omvat nauwe samenwerking met het doel de liberalisering van het luchtvervoer te bevorderen in de verschillende internationale fora. In het kader van dit gezamenlijk streven naar liberalisering van de luchtvaart, worden bilaterale besprekingen op het gebied van luchtvervoer toegejuicht.

Tijdens de ministeriële trojkaontmoeting tussen de EU en Australië in februari 2005 heeft de Australische regering bevestigd dat zij belangstelling heeft in een luchtvaartovereenkomst met de Gemeenschap. Deze luchtvaartovereenkomst zou aanzienlijk bijdragen tot een verdere versterking van de bilaterale relaties tussen de Europese Unie en Australië.

4. ECONOMISCHE BATEN VAN EEN UITGEBREIDE LUCHTVERVOERSOVEREENKOMST TUSSEN DE EUROPESE GEMEENSCHAP EN AUSTRALIË

- 4.1 Jaarlijks maken ongeveer een miljoen passagiers gebruik van directe vluchten tussen de Europese Unie en Australië. De directe passagiersvluchten tussen de Europese Unie en Australië worden geëxploiteerd door *Qantas* en *British Airways*, die een overeenkomst voor gezamenlijke dienstverlening hebben gesloten, door *Austrian Airlines* en door *Virgin Atlantic*. Gezien de afstand moet er echter een tussenstop gemaakt worden op vluchten tussen Europa en Australië. Indirecte routes, met aansluitende vluchten vanuit Zuidoost Azië of de Golfregio, vormen dan ook een belangrijke concurrent voor directe vluchten met een tussenstop tussen de Europese Unie en Australië.

Ongeveer 50% van alle passagiers tussen de EU en Australië maken gebruik van indirecte vluchten die worden geëxploiteerd door luchtvaartmaatschappijen uit Azië of het Midden-Oosten⁷. In totaal is de markt voor luchtdiensten tussen de Europese Unie en Australië goed voor bijna 2 miljoen passagiers per jaar. Dit betekent dat Australië voor de Europese Unie een van de grootste markten voor langeafstandsluchtvervoer is.

- 4.2 De meeste vluchten tussen Europa en Australië worden geëxploiteerd op basis van een tussenstop in Azië. Aangezien de economische rendabiliteit van dergelijke vluchten afhangt van de mogelijkheid om passagiers tussen de plaats van de tussenstop en Australië te vervoeren, zijn rechten van de vijfde vrijheid⁸ tussen Australië en de plaatsen van de tussenstops van aanzienlijk economisch belang voor luchtvaartmaatschappijen uit de EU. De EU-luchtvaartmaatschappijen die vluchten van een naar Australië exploiteren, vervoeren een groot gedeelte van de passagiers en goederen tussen Australië enerzijds en Singapore, Thailand, Maleisië en Hongkong anderzijds.

⁷ Bron: Australische commissie voor mededinging en consumentenbescherming (2004).

⁸ Rechten van de vijfde vrijheid heeft betrekking op de rechten die een luchtvaartmaatschappij heeft om passagiers en goederen van een land naar een derde land te vervoeren via een dienst die vertrekt in het thuisland, bijv. het recht van een luchtvaartmaatschappij uit het VK om passagiers tussen Singapore en Australië te vervoeren via een vlucht die in het VK vertrekt.

Baten en toegevoegde waarde van een communautaire benadering

- 4.3 Ook al heeft de vrijmaking van het luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en Australië op korte termijn slechts een beperkte impact op de economie van de EU, ten gevolge van het beperkte aantal directe vluchten tussen de EU en Australië, toch kan de opheffing van de beperkingen de marktopportunities voor EU-luchtvaartmaatschappijen vergroten en het aandeel van directe vluchten in het totale aantal vluchten tussen de EU en Australië doen toenemen. Door de afschaffing van alle beperkingen tussen de EU en Australië kunnen EU-luchtvaartmaatschappijen gemakkelijker concurreren met maatschappijen uit het Midden of Verre Oosten, die nu een aanzienlijk deel van de markt voor vluchten tussen de EU en Australië in handen hebben. Dit zou de passagiers uit de EU een nog ruimere keuze aan vluchten naar Australië geven. Het zou EU-luchtvaartmaatschappijen in staat stellen hun marktaandeel op deze belangrijke markt voor langeafstandsvluchten te vergroten.

Een toename van het aantal (directe) vluchten zou grotere handels- en toeristenstromen tussen de EU en Australië tot gevolg hebben en derhalve economische baten voor de EU-economie met zich meebrengen. Ook de luchthavens, aanverwante luchtvaartsectoren en de vliegtuigindustrie zouden baat hebben bij een verdere toename van het aantal luchtdiensten tussen de EU en Australië.

- 4.4 Met zijn modern regelgevingskader en marktgericht economisch en vervoersbeleid is Australië een voor de hand liggende kandidaat voor het verdiepen van de luchtvaartrelaties met de Gemeenschap in een open luchtvaartruimte, zowel wat de markttoegang als wat de samenwerking en harmonisering op het gebied van de regelgeving betreft. Verbeterde samenwerking op het gebied van regelgeving tussen de EU en Australië zou de luchtdiensten tussen de EU en Australië vergemakkelijken.

- 4.5 De impact op middellange termijn op andere vervoersmarkten is evenwel nog belangrijker dan de economische impact op korte termijn. In een door de Europese Commissie bestelde studie over de economische impact van een EU-US open luchtvaartruimte⁹ is benadrukt welke economische voordelen open internationale luchtvaartmarkten zouden opleveren. Als het luchtverkeer verlost is van de huidige beperkingen op het aantal wekelijkse vluchten en vluchtroutes, zal het naar alle waarschijnlijkheid toenemen. Vrije markttoegang biedt luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid om profijt te trekken van nieuwe marktopportunities en luchtdiensten aan te bieden op routes waar vraag naar bestaat bij hun klanten. De doeltreffendheid zal verder toenemen dankzij grensoverschrijdende investeringsstromen.

Een volledige vrijmaking van het luchtvervoer met Australië kan alleen op communautair niveau worden bereikt. Aangezien de eigendomseisen voor EU-luchtvaartmaatschappijen in de EU-regelgeving zijn vastgesteld, moet de Gemeenschap een wederzijdse vrijmaking van de eigendoms- en controlevereisten tot stand brengen.

⁹ The Brattle Group, "The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area", studie in opdracht van de Europese Commissie, december 2002.

De ruimere impact van luchtvervoersrelaties met andere derde landen zou aanzienlijke economische voordelen voor de Europese economie met zich meebrengen. De eengemaakte luchtvaartmarkt tussen Australië en Nieuw-Zeeland en het hoge niveau van integratie van deze twee markten zou de voordelen van een open luchtvaartruimte met Australië nog versterken aangezien de gecombineerde markt groter zou zijn.

Door open luchtvaartmarkten:

- kunnen luchtvaartmaatschappijen hun efficiëntie vergroten en hun internationaal concurrentievermogen verbeteren;
- genieten passagiers en expediteurs een ruimere keuze;
- kunnen luchthavens, diensten die verband houden met luchtvaart en de vliegtuigindustrie genieten van de toename van het luchtvervoer;
- zal de toename van het verkeer de verdere groei van handel en toerisme vergemakkelijken.

4.6 Een effectbeoordeling door onafhankelijke consultants heeft de onmiskenbare potentiële baten van een overeenkomst betreffende een open luchtvaartruimte met Australië bevestigd. Hoewel de economische baten op korte termijn relatief beperkt blijven omdat er geen non-stopvluchten zijn tussen de Gemeenschap en Australië en omdat de markttoegang reeds in aanzienlijke mate vrij is, zijn de economische gevolgen van een overeenkomst met Australië toch aanzienlijk. Uit de effectbeoordeling bleek ook dat het regelgevings- en beleidskader voor luchtvervoer in Australië het voor de Gemeenschap mogelijk zal maken om een modelovereenkomst met Australië te sluiten, waardoor de harmonisatie van de regelgeving een hoger niveau zal bereiken en nieuwe kansen voor het bedrijfsleven en de gebruikers in de EU zullen ontstaan. Een open luchtvaartruimte met Australië kan het concurrentievermogen van de EU-luchtvaartmaatschappijen op de markt voor vluchten tussen de EU en Australië vergroten ten opzichte van concurrenten uit het Midden- en Verre Oosten. Een open luchtvaartruimte zou tot een toename van het aantal directe vluchten tussen de EU en Australië kunnen leiden en tot een betere spreiding van de vluchten, die momenteel vooral Londen als vertrek- of eindpunt hebben. De open luchtvaartruimte kan ook een toename van het aantal vluchten met een tussenstop tussen EU-steden en Australische bestemmingen tot gevolg hebben, waardoor het comfort voor de EU-passagiers toeneemt. In de studie wordt voorts ook benadrukt dat de open luchtvaartruimte op langere termijn aanzienlijke voordelen oplevert voor de Europese luchtvaartsector, de gebruikers van het luchtvervoer en andere economische marktdeelnemers, waarbij rekening wordt gehouden met de implicaties voor de relaties met andere landen.

5. CONCLUSIES: DE SUBSTANTIËLE TOEGEVOEGDE WAARDE VAN EEN TOEKOMSTIGE OVEREENKOMST VOOR LUCHTVERVOER TUSSEN DE EU EN AUSTRALIË

5.1 Een gemoderniseerd kader voor luchtvervoer tussen de EU en Australië biedt tal van nieuwe mogelijkheden voor het versterken van het luchtvervoer in een concurrerende markt waar alle marktdeelnemers over dezelfde kansen beschikken. Bovendien zal

het de reeds uitstekende commerciële en politieke relaties tussen de EU en Australië verder versterken.

Het model voor een luchtvervoerspartnerschap tussen de Europese Unie en Australië is geïnspireerd door de ambities om op internationaal niveau een hervormingsagenda ten uitvoer te leggen. De daaruit voortvloeiende overeenkomst inzake de vrijmaking van het luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en Australië zal de huidige bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten tussen Australië en EU-lidstaten vervangen en zal leiden tot een modern kader voor luchtdiensten tussen de EU en Australië, met een zo open mogelijke markttoegang en samenwerking en harmonisering op het gebied van regelgeving. Deze overeenkomst zou model kunnen staan voor een uitgebreid luchtvervoerspartnerschap met andere derde landen.

- 5.2 De onderhandelingen over een overeenkomst betreffende een open luchtvaartruimte met Australië hebben tot doel de toegang tot de markt vrij te maken en investeringsmogelijkheden te scheppen. De openstelling van de markt mag niet worden beperkt tot rechten van de derde en vierde vrijheid, maar moet ook worden uitgebreid tot die van de vijfde vrijheid¹⁰. Het is onmogelijk non-stop naar Australië te vliegen vanuit Europa. Luchtdiensten tussen de EU en Australië worden daarom vaak geëxploiteerd op basis van vluchten met tussenstops, meestal op plaatsen die op zichzelf een belangrijke markt vormen, bijvoorbeeld Singapore, Thailand of Hongkong. Het zou economisch niet rendabel zijn de luchtdienst tussen de stopplaatsen en Australië te exploiteren zonder de respectievelijke verkeersrechten. Om de mogelijke baten van de overeenkomst veilig te stellen, is het dan ook belangrijk dat de rechten van de vijfde vrijheid gelden voor vluchten met dergelijke tussenstops.

De wederzijdse openstelling van de markt met Australië wordt door bepaalde lidstaten al in de praktijk gebracht. De relaties van sommige lidstaten met Australië op het gebied van de vrijmaking van de markttoegang zijn evenwel minder ver gevorderd. Dit onevenwichtig kader heeft ertoe geleid dat niet alle communautaire luchtvaartmaatschappijen over gelijke kansen beschikken, hetgeen niet strookt met de doelstellingen van de interne markt. Een uitgebreide luchtvervoersovereenkomst op communautair niveau zou de luchtvaartrelaties van de Gemeenschap met Australië samenhangender maken en zou tot gevolg hebben dat alle communautaire luchtvaartmaatschappijen over gelijke rechten en kansen beschikken. Onderhandelingen op communautair niveau kunnen tot volledige liberalisering leiden. In de recente bilaterale onderhandelingen met EU-lidstaten heeft Australië aangegeven dat een volledige liberalisering van de markttoegang, inclusief rechten van de zevende en achtste vrijheid, alleen op communautair niveau kan worden verwezenlijkt en niet met individuele lidstaten¹¹.

¹⁰ De derde vrijheid heeft betrekking op het recht passagiers en goederen te vervoeren van de EU naar Australië. De vierde vrijheid heeft betrekking op het recht passagiers en goederen te vervoeren van Australië naar de EU. De vijfde vrijheid heeft betrekking op het recht passagiers en goederen te vervoeren van een tussenstop naar Australië, op een vlucht die vertrokken is in de EU.

¹¹ De zevende vrijheid betreft het recht om passagiers en goederen te vervoeren tussen twee landen buiten het thuisland van de luchtvaartmaatschappij, bijv. een EU-luchtvaartmaatschappij die vluchten tussen Australië en Nieuw-Zeeland exploiteert. De achtste vrijheid heeft betrekking op het recht om passagiers en goederen op binnenlandse routes in een derde land te vervoeren.

Bovendien zou een dergelijke overeenkomst nieuwe marktopportunities scheppen voor luchtvaartmaatschappijen in de lidstaten die tot op heden geen rechten hebben op het gebied van luchtvervoer van en naar Australië. Een luchtvervoersovereenkomst op communautair niveau zou ook kleinere luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid geven om hun netwerk uit te breiden tot Australië. Hoewel het verkeersvolume tussen diverse lidstaten en Australië te klein is om directe vluchten commercieel rendabel te maken, zouden de luchtvaartmaatschappijen toch baat vinden bij afspraken voor codesharing van en naar Australië.

Dankzij een overeenkomst tussen de EU en Australië zou de Europese luchtvaartindustrie kunnen profiteren van een meer open toegang tot de markt voor vluchten van en naar Australië. Door de afschaffing van de bestaande beperkingen zou de Europese luchtvaartindustrie gemakkelijker kunnen concurreren met de luchtvaartmaatschappijen uit het Midden- en Verre Oosten, die nu een aanzienlijk gedeelte van de markt voor vluchten van en naar de EU in handen hebben. De vervanging van indirecte vluchten via de Golfregio of Zuidoost-Azië door aanvullende directe vluchten uit de EU zou de EU-luchthavens ten goede komen. Een open luchtvaartruimte tussen de EU en Australië zou de Europese luchtvaartindustrie in staat stellen te investeren in Australië en profijt te trekken van kapitaal uit Australië. Ze zou de Europese goederenmaatschappijen de mogelijkheid bieden om internationale goederenroutes in Azië en de regio van de Stille Zuidzee te openen en aldus de efficiëntie van hun activiteiten te vergroten; ze kunnen hun dienstverlening dan beter afstemmen op de behoeften van hun klanten over de hele wereld en hoeven niet langer rechten uit hoofde van bilaterale overeenkomsten te combineren. Open markten en de daaruit voortvloeiende toename van de concurrentie op routes tussen Europa en Australië zou aanvullende voordelen opleveren voor de Europese passagiers en vervoersmaatschappijen.

- 5.3 Open luchtvaartmarkten hebben behoefte aan een kader dat eerlijke mededinging en hoge veiligheids-, beveiligings- en milieubeschermingsnormen garandeert. De overeenkomst moet dus garanderen dat de hoge veiligheids-, beveiligings- en milieunormen voor luchtdiensten tussen de Europese Unie en Australië worden nageleefd en versterkt. Om concurrentievervalsing te voorkomen moet de overeenkomst ook gelijke kansen scheppen voor alle marktdeelnemers.

Wat milieubescherming betreft, moet de overeenkomst stroken met de verbintenissen die de Gemeenschap is aangegaan op het vlak van duurzame ontwikkeling. De verwachte toename van het luchtverkeer heeft niet alleen de bovengenoemde economische baten tot gevolg, maar ook ongewenste neveneffecten, met name op de luchtkwaliteit en het geluidsniveau rond luchthavens en door de bijdrage aan de mondiale klimaatsverandering. Het is belangrijk dat het vermogen van de EU om regelgevende of economische maatregelen te nemen om deze schadelijke gevolgen te verzachten, niet wordt beperkt door de overeenkomst.

Het garanderen van eerlijke mededinging is eveneens van essentieel belang in open luchtvaartmarkten. Door een hoger niveau van harmonisering van de regelgeving te bereiken, zal de uitgebreide luchtvervoersovereenkomst tussen de Gemeenschap en Australië een concurrerende markt met gelijke kansen tot stand brengen en wordt concurrentievervalsing vermeden.

Australië is goed voorbereid om een hoog niveau van harmonisering van de regelgeving met de Gemeenschap tot stand te brengen; de vooruitzichten voor een dergelijke harmonisering zijn dan ook uitstekend.

Harmonisering van de regelgeving kan alleen op communautair niveau worden bereikt. Bilaterale overeenkomsten volstaan niet om een adequate samenwerking op het vlak van regelgeving tot stand te brengen. In de overeenkomst tussen de EU en Australië zullen samenwerkingsmechanismen worden vastgesteld om te garanderen dat de regels van de overeenkomst worden nageleefd en de ontwikkeling ervan wordt voortgezet.

Dit partnerschap kan zich geleidelijk ontwikkelen tot een open luchtvaartruimte tussen de Europese Gemeenschap en Australië. Uit verkennende gesprekken is gebleken dat Australië en de Gemeenschap dezelfde ambitie nastreven: de oprichting van een gemoderniseerd kader voor internationale luchtdiensten, zonder de huidige beperkingen, dat voorziet in de mogelijkheid om wereldwijd diensten aan te bieden. De resultaten van het voorgestelde nieuwe partnerschap zullen andere derde landen er toe aanzetten de tendens naar een flexibeler internationaal kader voor luchtvervoer te volgen.

5.4 De economische baten van een luchtvervoersovereenkomst met Australië zouden nog toenemen wanneer soortgelijke overeenkomsten worden gesloten met belangrijke tussenstoplanden in Azië. Het nieuwe partnerschap tussen de Europese Unie en Australië moet daarom open staan voor andere landen.

5.5 De burgerluchtvaartsector biedt nieuwe mogelijkheden om de samenwerking tussen Australië en de EU op het gebied van vervoer te versterken en de daarmee gepaard gaande wederzijdse voordelen te vergroten.

Gezien het voorgaande beveelt de Europese Commissie de Raad aan haar toestemming te verlenen om met Australië onderhandelingen te beginnen met het oog op het sluiten van een uitgebreide luchtvervoersovereenkomst.

5.6 De Commissie zal nauw samenwerken met de lidstaten en met alle relevante belanghebbenden om de doelstellingen die in de onderhandelingsrichtsnoeren zijn uiteengezet, te ontwikkelen en te verwezenlijken.