



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 12.9.2005
KOM(2005) 407 slutlig

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN

om utveckling av en gemenskapspolitik för civil luftfart i förhållande till Nya Zeeland

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN

om utveckling av en gemenskapspolitik för civil luftfart i förhållande till Nya Zeeland

1. INLEDNING

- 1.1 Av tradition är det främst bilaterala avtal mellan enskilda stater som styr den internationella luftfarten. Genom Europeiska domstolens domar av den 5 november 2002 avseende ett gemensamt luftrum uppstod emellertid en extern luftfartspolitik på EU-nivå.

I Europeiska kommissionens meddelande *Fortsatt utveckling av EU:s luftfartspolitik gentemot länder utanför EU*¹ fastställs det att avtal mellan Europeiska gemenskapen och tredjeland kommer att ha fördelen att de ger upphov till nya ekonomiska möjligheter genom att öppna marknader och främja investeringar. Dessutom är sådana avtal det bästa sättet att garantera rättvis konkurrens, eftersom de främjar en harmonisering av lagstiftningen.

Därför har Europeiska kommissionen föreslagit att inleda specifika förhandlingar om omfattande luftfartsavtal i de viktigaste världsregionerna. På så sätt vill man bidra till att främja EU:s industri och garantera rättvis konkurrens, samtidigt som man försöker reformera den internationella civila luftfarten.

- 1.2 I oktober 2003 anmälde Nya Zeeland intresse att inleda förhandlingar om ett avtal med Europeiska gemenskapen om avreglering av luftfarten. Nya Zeeland, med sin marknadsstyra ekonomi och transportpolitik och sin höga lagstiftningsstandard, är en självklar och lovande kandidat för ett luftfartsavtal av den nya generationen.

Därför nämns Nya Zeeland också som ett tänkbart viktigt land för ett EU-omfattande avtal i kommissionens meddelande *Fortsatt utveckling av EU:s luftfartspolitik gentemot länder utanför EU*. I sina slutsatser om luftfartsförbindelser med tredjeländer nämner rådet uttryckligen Nya Zeeland som en tänkbar kandidat för en framtida begäran om omfattande förhandlingsmandat.²

- 1.3 Dessutom har Nya Zeeland, genom att den 14 mars 2005 parafera ett avtal med Europeiska gemenskapen om vissa luftfartsaspekter, visat att de är beredda att tillsammans med Europeiska gemenskapen se över ramarna för luftfarten.

Ett avtal med Nya Zeeland om avreglering av luftfarten skulle ytterligare förstärka de goda relationerna med Nya Zeeland och bidra till uppnåendet av det gemensamma målet att reformera ramarna för den internationella luftfarten. Det skulle medföra ekonomiska fördelar för flygbolag, flygplatser, passagerare, transportörer, turistindustrin och näringslivet som helhet, både i Europeiska unionen och i Nya

¹ KOM(2005) 79 slutlig, 11.3.2005.

² Rådets slutsatser av den 27 juni 2005 om utveckling av EU:s luftfartspolitik gentemot länder utanför EU.

Zeeland. En annan, lika viktig aspekt är att ett sådant avtal skulle innebära ett stort steg på vägen mot en internationell reform av de rättsliga ramarna för luftfartssektorn.

- 1.4 I detta meddelande rekommenderar kommissionen därför att rådet bemyndigar kommissionen att förhandla om ett omfattande avtal om ett luftrum utan gränser med Nya Zeeland, som skulle innebära både en marknadsöppning och början på ett samarbete och en harmonisering i fråga om lagstiftning inom områdena luftfartssäkerhet, flygsäkerhet, miljöskydd och tillämpning av konkurrensregler som garanterar rättvisa konkurrensförhållanden.

I samband med övergripande förhandlingar och förberedande kontakter har det byggts upp positiva relationer mellan Nya Zeelands Transportministerium och Europeiska kommissionen, som kommer att vara en god grund för mer ambitiösa luftfartsförhandlingar med Nya Zeeland.

2. DEN BEFINTLIGA RÄTTSLIGA RAMEN FÖR LUFTFART MELLAN EUROPEISKA GEMENSKAPEN OCH NYA ZEELAND

Bilaterala luftfartsavtal mellan EU:s medlemsstater och Nya Zeeland

- 2.1 För närvarande styrs luftfarten mellan Nya Zeeland och EU av bilaterala luftfartsavtal mellan Nya Zeeland och 12 av EU:s medlemsstater³. Det finns ingen rättslig grund för luftfart mellan Nya Zeeland och de övriga 13 medlemsstaterna.

De nuvarande rättsliga ramarna för luftfart mellan gemenskapen och Nya Zeeland gör det omöjligt för flygbolagen, passagerarna och transportörerna att till fullo utnyttja fördelarna med en fri marknad. Genom de befintliga bilaterala avtalen uppstår en snedvriden ram för luftfarten mellan EU och Nya Zeeland, eftersom inte alla avtal är lika förmånliga när det gäller friheter, tillgänglig kapacitet och tillgängliga sträckor. Dessa skillnader mellan medlemsstaternas bilaterala luftfartsavtal med Nya Zeeland innebär att flygbolagen i gemenskapen inte har lika möjligheter.

- 2.2 Som de flesta bilaterala luftfartsavtal innehåller de nuvarande bilaterala luftfartsavtalen mellan EU:s medlemsstater och Nya Zeeland begränsningar som har förklarats vara otillåtna av Europeiska domstolen. I mars 2005 nådde Europeiska kommissionen en överenskommelse med Nya Zeelands luftfartsmyndigheter om vissa typer av luftfartstjänster (en övergripande överenskommelse)⁴. Denna överenskommelse ersätter nationalitetsklausulerna med en gemenskapsklausul. Genom detta avtal får alla EU-flygbolag i princip, med beaktande av gällande trafikrätt, rätt att erbjuda trafik till Nya Zeeland från den EU-medlemsstat där de är etablerade. Genom de skillnader i marknadsöppning som nämndes ovan var man tvungen att införa en klausul i den nyligen nådda övergripande överenskommelsen med Nya Zeeland som skall förhindra att de olika befintliga bilaterala begränsningarna av trafikrätten kringgås.

³ Belgien, Danmark, Frankrike, Förenade kungariket, Irland, Italien, Luxemburg, Nederländerna, Spanien, Sverige, Tyskland, Österrike

⁴ Förslag till rådets beslut om undertecknande och provisorisk tillämpning av avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Australiens regering om vissa luftfartsaspekter, KOM(2005)267.

De rättsliga ramarna för luftfart i Nya Zeeland

- 2.3 Nya Zeeland är ett föregångarland i fråga om avreglering av luftfarten. Redan 1985 införde Nya Zeeland en ny strategi för internationell luftfart, utgående från faktiska fördelar för ekonomin som helhet, inbegripet handel och turism, snarare än fördelar för det nationella flygbolaget.

Nya Zeelands luftfartspolitik utgår ifrån att de största ekonomiska fördelarna kan uppnås om luftfarten avregleras, och regeringen kommer att försöka minska hindren för konkurrens och fritt marknadstillträde.

År 1985 hade Nya Zeeland endast ingått tolv bilaterala luftfartsavtal. Efter 1985 ökade antalet flygbolag som trafikerade Nya Zeeland och antalet turister markant. Från början av 1990-talet sökte Nya Zeeland aktivt efter möjligheter att förhandla om avtal om gemensamma luftrum, bland annat med USA och flera medlemsstater.

Nya Zeeland och EU är överens i många frågor om hur man bör gestalta lufttrafiken inom Världshandelsorganisationens (WTO) ramar. Nya Zeeland stödde EU:s ståndpunkt om miljöfrågor i Internationella civila luftfartsorganisationen.

- 2.4 I dag kännetecknas Nya Zeelands luftfartspolitik av mycket tidsenliga och öppna rättsliga ramar:

- Sedan 1986 tillåter Nya Zeeland att inrikesflygbolag till 100 % ägs av utländska personer.
- Det enda kravet för inträde på inrikesflygmarknaden är säkerhetscertifikat.
- Nya Zeeland har avtal om gemensamt luftrum med flera länder i alla geografiska zoner.
- I bilaterala förhandlingar strävar Nya Zeeland oftast efter att få äganderätsbestämmelser ändrade från det traditionella "nationellt ägande" till "huvudsaklig verksamhet".

- 2.5 Den 27 maj 2005 undertecknade Nya Zeeland och Storbritannien ett samförståndsavtal och ett luftfartsavtal.

I det nya avtalet mellan Storbritannien och Nya Zeeland ingår de relevanta standardklausulerna för EU-lagstiftningen, som man kommit fram till i samband med det övergripande avtalet mellan EG och Nya Zeeland och som omfattar följande huvudpunkter:

- Obegränsade rättigheter för femte, sjätte, sjunde, åttonde och nionde friheten för utsedda flygbolag från Storbritannien. Samma rättigheter för Nya Zeelands utsedda flygbolag, om än med begränsning av femte och sjunde frihetens rättigheter vad gäller passagerare på sträckor mellan London och USA.
- Liberala regler för code-sharing och leasing.
- Liberala charterregler.

- Liberala prisregler.
- Bestämmelser om rättvis konkurrens och statligt stöd samt marktjänster.

- 2.6 Transportministeriet är Nya Zeelands myndighet för utfärdande av tillstånd. Internationella flygbolag som regelbundet trafikerar Nya Zeeland måste ha ett internationellt luftfartstillstånd. Tillståndsgivning är den mekanism som används för att bevilja och övervaka luftfartsrättigheter som utbyts i bilaterala förhandlingar. För flygbolag på Nya Zeeland är tillståndsgivningen också det sätt på vilket trafikrätt på Nya Zeeland tilldelas. Denna trafikrätt är fortfarande begränsad enligt många luftfartsavtal (*Air Service Agreements – ASA*).
- 2.7 Nya Zeelands civila luftfartsmyndighet inrättades 1992 inom ramen för lagen om civil luftfart (*Civil Aviation Act*). Dess viktigaste uppgift är att främja luftfarts- och flygsäkerheten inom den civila luftfarten till ett rimligt pris. Bland annat innebär det att myndigheten skall införa luftfarts- och flygsäkerhetsstandarder, övervaka dessa samt undersöka olyckor och tillbud. Myndighetens direktör har ansvar för utfärdande av tillstånd och andra luftfartsdokument.
- 2.8 År 2001 undertecknade Nya Zeeland ett multilateralt avtal om gemensamt luftrum, det s.k. *Multilateral Agreement for Liberalisation of Air Transportation – MALLIAT* (multilateralt avtal för avreglering av luftfarten), tillsammans med bland annat Brunei, Chile, Singapore och USA. Nya Zeeland är depositarie för Malliatavtalet⁵. De viktigaste punkterna i detta avtal är öppenhet i fråga om rutter, trafikrätter och kapacitet. Avtalsparterna ger varandra obegränsad trafikrätt mellan varandras länder enligt tredje, fjärde, femte och sjätte friheten, och obegränsade rättigheter enligt sjunde friheten för rena godstransporter. Det finns inget krav på att utsedda flygbolag till en majoritet måste vara nationellt ägda mellan Malliatländer. Nya Zeeland har gått ännu längre och tillsammans med Chile, Singapore och Brunei undertecknat det s.k. Malliatprotokollet⁶. Utöver de friheter som Malliatavtalet ger tillåter protokollet sjunde frihetens rättigheter för passagerarflyg, samt cabotagerätt om det är en fortsättning på en internationell resa.
- 2.9 Australien och Nya Zeeland kom överens om en gemensam luftfartsmarknad 1996, och denna fullbordades 2002. Genom denna gemensamma marknad för lufttrafik har antalet reguljära flygbolag mellan Australien och Nya Zeeland ökat till 12, vilket har lett till betydande öknings av passagerartrafiken. Den gemensamma luftfartsmarknaden ger de australiska luftfartsföretagen tillgång till inrikestrafik på Nya Zeeland och tvärt om.

Inom ramen för den gemensamma luftfartsmarknaden kan luftfartsföretag i båda länder, förutsatt att de uppfyller villkoren för trafik på den inhemska marknaden i Australien eller Nya Zeeland och till minst 50 % ägs och kontrolleras av personer med australiskt eller Nya Zeeländskt medborgarskap, bedriva all sorts verksamhet, inbegripet cabotage, utan några begränsningar. Luftfartssäkerhetsmyndigheterna i

⁵ De övriga avtalsparterna är USA, Brunei, Peru, Samoa och Tonga.

⁶ Malliatprotokollet trädde i kraft i Singapore, Nya Zeeland och Brunei i december 2001 och i Chile i december 2003.

båda länder har dessutom kommit överens om att ömsesidigt erkänna alla luftfartsrelaterade certifikat.

3. ATT YTTERLIGARE FÖRSTÄRKA RELATIONERNA MELLAN EUROPEISKA UNIONEN OCH NYA ZEELAND

- 3.1 Relationerna mellan EU och Nya Zeeland fick en formell ram i maj 1999, när det gemensamma uttalandet om relationer mellan EU och Nya Zeeland undertecknades. På det ekonomiska planet är det gemensamma målet att man vill utveckla öppna ekonomier med fria marknader. Nya Zeeland och EU har liknande åsikter om många internationella och ekonomiska frågor.

Handelsmässigt är EU Nya Zeelands tredje största exportmål, efter Australien och Japan (2,7 miljarder euro), och dess näst största importleverantör (2,4 miljarder euro)⁷. Sammanlagt är EU Nya Zeelands näst viktigaste handelspartner när det gäller varor. Handeln med tjänster mellan Nya Zeeland och EU växer stadigt. EU är dessutom ett viktigt mål för investeringar från Nya Zeeland, och en av de största källorna för utländska investeringar i Nya Zeeland.

- 3.2 Det stora avståndet gör lufttrafiken oundgänglig för handel och sociala kontakter mellan Nya Zeeland och EU. Lufttrafiken har alltid varit med på dagordningen vid högnivåmöten och i handlingsplaner mellan Nya Zeeland och EU, och naturligtvis också vid mötet mellan EU-trojkan och Nya Zeelands ministrar i februari 2005.
- 3.3 Nya Zeeland har formellt begärt att inleda förhandlingar om ett avtal med Europeiska gemenskapen om avreglering av luftfarten. Förhandlingar om luftfart kommer att främja de ekonomiska och politiska förbindelserna mellan EU och Nya Zeeland.

4. EKONOMISKA FÖRDELAR AV ETT OMFATTANDE LUFTFARTSAVTAL MELLAN EU OCH NYA ZEELAND

- 4.1 För närvarande är det bara Air New Zealand som erbjuder direkta passagerarflygningar mellan gemenskapen och Nya Zeeland (via Los Angeles till London). Flera gemenskapsbolag erbjuder indirekta flygningar till Nya Zeeland med code-sharing, och vissa gemenskapsbolag kan också erbjuda långdistanstransporter av gods till Nya Zeeland. Nya Zeeland får allt fler besökare från EU, inte minst turister. Antalet resande mellan Nya Zeeland och EU har ökat från 540 000 år 2002 till 640 000 år 2004. På grund av det stora avståndet finns det ett stort utbud indirekta flygningar via Asien och Stilla havsområdet, men också via USA.

Fördelar och mervärde av gemenskapens tillvägagångssätt

- 4.2 Även om en avreglering av luftfarten mellan EU och Nya Zeeland på kort sikt inte skulle ha så stor inverkan på EU:s ekonomi, eftersom antalet direkflygningar på EU-Nya Zeelandmarknaden är begränsat, skulle upphävandet av restriktioner kunna förbättra marknadschanserna för EU:s luftfartföretag och öka de direkta flygningarnas vikt på EU-Nya Zeelandmarknaden.

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

En ökning av (direkt) lufttrafik skulle främja handeln och turismen mellan EU och Nya Zeeland och därigenom främja EU:s ekonomi.

- 4.3 Nya Zeeland, med sin höga lagstiftningsstandard och sin marknadsstyrda ekonomi och transportpolitik, är en självklar kandidat för ett gemenskapsomfattande avtal om ett öppet luftrum. Ett luftfartsavtal mellan EU och Nya Zeeland skulle kunna fungera som modell för avregleringen av luftfartsmarknaderna med andra tredjeländer. Nya Zeeland är en viktig drivkraft bakom avreglering av luftfarten och öppnandet av marknader i Asien och Stilla havsregionen. Den bredare effekten på luftfartsrelationerna med andra tredjeländer skulle medföra stora fördelar för EU:s ekonomi.
- 4.4 Men viktigare än de kortsiktiga ekonomiska fördelarna är de ekonomiska effekter på luftfartsmarknaderna som kan förutses på medellång sikt. De ekonomiska fördelarna med en öppen marknad för internationell luftfart har tydligt beskrivits i en undersökning om de ekonomiska effekterna av ett luftrum utan gränser mellan EU och USA, som genomförts på uppdrag av Europeiska kommissionen⁸. Utan de nuvarande restriktionerna i fråga om antal flygningar i veckan och flygsträckor skulle luftfarten sannolikt öka. Om tillträdet till marknaden vore öppet skulle flygbolagen kunna utnyttja nya marknadschanser och erbjuda sina tjänster på de sträckor som kunderna efterlyser. Gränsöverskridande investeringar skulle medföra ytterligare effektivitetsvinster.

Fullständig avreglering av luftfarten mellan EU och Nya Zeeland kan endast uppnås på gemenskapsnivå. Eftersom EU-lagstiftningen omfattar äganderätsbestämmelser för EU-transportföretag måste en ömsesidig avreglering av äganderäts- och kontrollbestämmelserna utföras av gemenskapen.

Den bredare effekten på luftfartsrelationerna med andra tredjeländer skulle medföra stora fördelar för EU:s ekonomi. Till följd av den gemensamma luftfartsmarknaden mellan Nya Zeeland och Australien och den omfattande integration som redan uppnåtts mellan dessa båda marknader skulle fördelarna med ett luftrum utan gränser mellan EU och Nya Zeeland öka ytterligare, tack vare den kombinerade marknadens storlek.

Öppna luftfartsmarknader skulle innebära att

- flygbolagen kunde effektivisera sin verksamhet och förbättra sin internationella konkurrensposition,
- passagerare och de som skickar varor skulle få mer valfrihet,
- flygplatser, luftfartsrelaterade tjänster och flygplansindustrin skulle tjäna på ökad luftfart,
- den ökande trafiken skulle underlätta ytterligare utbyggnad av handel och turism.

⁸ The Brattle Group, *The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area*, Undersökning genomförd åt Europeiska kommissionen, december 2002.

- 4.6 De uppenbara potentiella fördelarna med ett avtal om ett luftrum utan gränser med Nya Zeeland har bekräftats i en konsekvensundersökning som genomförts av oberoende konsulter. Även om de ekonomiska fördelarna på kort sikt kan te sig relativt begränsade, eftersom det finns så få direkta flygningar mellan EU och Nya Zeeland, och eftersom marknaden redan är relativt öppen, skulle ett avtal kunna få betydande effekter på medellång och lång sikt för andra länder utmed Stilla havet. Den nyligen genomförda undersökningen bekräftar att de rättsliga och politiska ramarna för luftfart i Nya Zeeland skulle göra det möjligt för EU att utarbeta ett avtal med Nya Zeeland som skulle medföra ökad rättslig harmonisering och nya möjligheter för EU:s näringsliv och konsumenter. Nya Zeeland och EU har liknande åsikter i en mängd luftfartsfrågor, och Nya Zeeland har åtagit sig att utveckla större regionala marknader, som på längre sikt skulle skapa enorma nya marknadschanser.

5. SLUTSATSER: BETYDANDE MERVÄRDE AV DET FÖRESLAGNA LUFTFARTSAVTALET MELLAN EU OCH NYA ZEELAND

- 5.1 En modernisering av ramarna för luftfart mellan EU och Nya Zeeland erbjuder många nya chanser att bygga ut luftfarten på en konkurrensutsatt marknad med lika villkor. Därutöver skulle det ytterligare förstärka de utmärkta handelsrelationerna och politiska kontakterna mellan EU och Nya Zeeland.

Konceptet för ett luftfartsavtal mellan EU och Nya Zeeland har uppkommit ur viljan att driva på reformer på internationell nivå. Avtalet om avreglering av luftfarten mellan EU och Nya Zeeland skulle ersätta befintliga bilaterala luftfartsavtal mellan Nya Zeeland och EU:s medlemsstater och skapa en tidsenlig ram för lufttrafik mellan EU och Nya Zeeland, med en så öppen marknad och så hög rättslig standard som möjligt. Ett sådant avtal skulle kunna fungera som modell för utvidgade luftfartsavtal med andra tredjeländer.

- 5.2 Förhandlingarna om ett avtal om ett luftrum utan gränser med Nya Zeeland skulle syfta till marknadsöppning och nya investeringsmöjligheter. En öppen marknad kan inte begränsa tillträdesmöjligheterna till tredje och fjärde frihetens rättigheter, utan måste också omfatta femte friheten⁹. Trafiken till Nya Zeeland kan inte genomföras utan mellanlandning från Europa. Därför genomförs flygningarna mellan EU och Nya Zeeland med en mellanlandning på någon plats som ofta är en viktig marknad i sig själv, både i Asien och Stilla havsregionen och i USA. Det skulle inte vara ekonomiskt lönsamt att trafikera sträckan mellan mellanlandningspunkten och Nya Zeeland utan att inneha trafikrätten för den sträckan. Därför är femte frihetens rättigheter för sådana mellanlandningsplatser en förutsättning för att avtalet skall få de potentiella positiva effekterna.

Vissa medlemsstater har redan genomfört en ömsesidig öppning av marknaderna med Nya Zeeland. Nyligen slöt Storbritannien ett avtal med Nya Zeeland som ger en mycket stor marknadsavreglering. Men andra medlemsstater har ännu inte nått särskilt långt i fråga om marknadstillträde i sina relationer med Nya Zeeland. För

⁹ Tredje friheten är rätten att transportera passagerare och gods från EU till Nya Zeeland. Fjärde friheten är rätten att transportera passagerare och gods från Nya Zeeland till EU. Femte friheten är rätten att transportera passagerare och gods från en mellanlandningspunkt till Nya Zeeland på en resa som börjar i EU.

närvarande saknar tolv medlemsstater all tillgång till Nya Zeelands marknad. Dessa ojämnheter leder till orättvist fördelade chanser för EU:s luftfartsföretag, vilket är oförenligt med de lika förutsättningar för alla EU:s luftfartsföretag som gäller på den gemensamma marknaden.

Ett omfattande luftfartsavtal på gemenskapsnivå skulle leda till samstämmiga luftfartsrelationer med Nya Zeeland och ge alla EU:s luftfartsföretag lika möjligheter för trafik till Nya Zeeland. Dessutom skulle det skapa betydande nya marknadschanser för luftfartsföretag i de tolv medlemsstater som för närvarande inte har några rättigheter vad gäller luftfart till och från Nya Zeeland. Ett luftfartsavtal på gemenskapsnivå skulle ge mindre luftfartsföretag möjlighet att utvidga sitt nätverk till Nya Zeeland. Även om efterfrågan efter flygningar mellan vissa medlemsstater och Nya Zeeland inte nödvändigtvis skulle medge direkta flygningar skulle flygbolagen kunna ha nytta av code-sharing på sådana sträckor.

Ett avtal om ett luftrum utan gränser mellan EU och Nya Zeeland skulle ge EU:s flygbolag möjligheter att investera i Nya Zeeland och utnyttja kapital därifrån. Det skulle ge EU:s godstransportörer möjlighet att införa internationella flygrutter i Asien och Stilla havsområdet, och på så sätt bli effektivare och kunna erbjuda tjänster som motsvarar den globala kundkretsens behov. De skulle inte längre vara tvungna att kombinera rättigheter från flera olika bilaterala avtal.

- 5.3 En förutsättning för öppna luftfartsmarknader är ramar som garanterar rättvis konkurrens och en hög grad av luftfartssäkerhet, flygsäkerhet och miljöskydd. Marknadsöppning och samarbete för att harmonisera lagstiftning måste gå hand i hand. De bilaterala luftfartsavtalen mellan vissa medlemsstater och Nya Zeeland har inneburit att Nya Zeelands luftfartsföretag har fått fullt, öppet tillträde till marknader utan att lagstiftningen har harmoniserats tillräckligt. Ett omfattande luftfartsavtal med Nya Zeeland på gemenskapsnivå skulle förstärka höga standarder för luftfarts- och flygsäkerhet, miljöskydd, passagerarskydd och andra lagstiftningsfrågor.

När det gäller miljöaspekter måste avtalet vara förenligt med EU:s åtaganden för en hållbar utveckling. Utöver de ekonomiska fördelar som vi redogjort för ovan har en ökad flygtrafik också oönskade biverkningar, bland annat i form av luftförorening, buller kring flygplatser och genom att den bidrar till den globala klimatförändringen. Det är viktigt att avtalet inte begränsar EU:s möjligheter att utnyttja rättsliga och ekonomiska styrmedel för att lindra dessa negativa effekter. En annan viktig fråga på en öppen luftfartsmarknad är garantierna för rättvis konkurrens. Genom att i större utsträckning harmonisera lagstiftningen skulle ett omfattande luftfartsavtal med Nya Zeeland garantera rättvis konkurrens och förebygga snedvridningar. Nya Zeeland har starka konkurrensmyndigheter som ser till att konkurrensreglerna efterlevs. Luftfartsnäringen har inget statligt stöd. Nya Zeeland har också en hög nivå av luftfarts- och flygsäkerhet. Nya Zeeland delar EU:s miljöpolitiska mål. Därför kan man säga att den utmärkta efterlevnaden av luftfarts- och flygsäkerhetsstandarder, konkurrensregler och miljökrav på Nya Zeeland innebär att det finns mycket goda utsikter för ett långt framskridet samarbete för harmonisering av lagstiftningen mellan EU och Nya Zeeland.

I informella förberedande samtal har Nya Zeeland bekräftat sin vilja att nå en hög grad av harmonisering med EU på lagstiftningsområdet och införa rättvisa konkurrensvillkor för EU:s och Nya Zeelands flygbolag. En sådan rättslig

harmonisering kan endast uppnås på gemenskapsnivå. Bilateral avtal kan aldrig nå upp till ett sådant sakenligt rättsligt samarbete. Ett avtal mellan EU och Nya Zeeland skulle medföra samarbetsmekanismer som garanterar att avtalets bestämmelser respekteras och vidareutvecklas.

De ekonomiska fördelarna med ett luftfartsavtal med Nya Zeeland skulle öka om liknande avtal slöts med länder i Asien och Stilla havsområdet, inte minst Australien. Därför bör det nya samarbetsavtalet mellan EU och Nya Zeeland vara öppet för andra länder som vill ansluta sig.

Detta samarbete kan stegvis utvecklas till ett luftrum utan gränser mellan EU och Nya Zeeland. Förberedande förhandlingar har visat att Nya Zeeland delar EU:s strävan efter tidsenliga regler för internationell luftfart, utan de nuvarande begränsningarna och med möjligheter till globala tjänster. Det föreslagna samarbetet skulle innebära en tydlig uppmaning till andra tredjeländer att ansluta sig och också sträva efter flexibla internationella bestämmelser för luftfarten.

- 5.4 Med tanke på det som anförs ovan rekommenderar kommissionen därför att rådet bemyndigar kommissionen att inleda förhandlingar med Nya Zeeland i syfte att sluta ett omfattande luftfartsavtal.
- 5.5 Kommissionen kommer att i nära samarbete med medlemsstaterna och alla berörda parter fortsätta arbetet med att utveckla och uppnå de mål som anges i förhandlingsdirektiven.