



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 9.1.2007  
COM(2006) 871 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE**

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

## 1. INLEIDING

- 1.1 In het verleden werden de regels voor internationaal luchtvervoer steeds 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*"<sup>1</sup>, hebben specifieke overeenkomsten tussen de Europese Gemeenschap en bepaalde derde landen een aanzienlijke toegevoegde waarde: ze scheppen nieuwe economische kansen door zoveel mogelijk markten te openen en investeringsmogelijkheden te bevorderen. Bovendien zijn dergelijke overeenkomsten, die samenwerking op het gebied van regelgeving en harmonisering van de regelgeving bevorderen, de beste manier om eerlijke mededinging en een hoog niveau van veiligheid, beveiliging en milieubescherming te garanderen.

De Europese Commissie heeft daarom voorgesteld gerichte onderhandelingen te openen 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 Aangezien Canada een marktgericht economisch en vervoersbeleid voert en hoge regelgevende normen hanteert, is het een sterke kandidaat voor deze nieuwe generatie luchtvervoersovereenkomsten met de Europese Gemeenschap. Het luchtverkeer tussen de EU en Canada is tussen 2000 en 2005 verdubbeld en Canada is een vooraanstaande luchtvaartpartner van de EU. In 2005 reisden 8,5 miljoen passagiers tussen de EU en Canada<sup>2</sup>.

- 1.3 De nieuwe Canadese regering heeft verklaard bereid te zijn met de Europese Unie onderhandelingen aan te knopen om de luchtvaartrelaties, die momenteel gebaseerd zijn op bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten tussen individuele lidstaten en Canada, te liberaliseren.

Een overeenkomst met Canada over de liberalisering van het luchtvervoer zal economische voordelen opleveren voor luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, passagiers, expediteurs, de toeristische industrie en de economie in het algemeen, zowel in de Europese Unie als in Canada. Volgens een economische studie in opdracht van de Commissie kan de vrijmaking van de markt tot gevolg hebben dat het aantal passagiers dat tussen de EU en Canada reist met 9 miljoen zal stijgen. Een open luchtvaartruimte zal ook minstens 72 miljoen euro aan voordelen voor de consumenten opleveren. De overeenkomst zou de transatlantische banden op economisch gebied verder versterken en de luchtvaartovereenkomst tussen de VS en de Europese Unie aanvullen. Al even belangrijk is dat een dergelijke overeenkomst

---

<sup>1</sup> COM(2005) 79 def. van 11.3.2005.

<sup>2</sup> Cijfers van Eurostat.

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 te machtigen namens de Europese Gemeenschap te onderhandelen over een uitgebreide overeenkomst inzake een open luchtvaartruimte met Canada. Een dergelijke overeenkomst leidt niet alleen tot openstelling van de markt, maar gaat ook gepaard met een proces van regelgevende samenwerking en harmonisering van de regelgeving, met name op prioritaire gebieden als veiligheid en beveiliging van de luchtvaart, milieubescherming, bescherming van passagiers en toepassing van mededingingsregels, waardoor gelijke kansen en eerlijke mededingingsomstandigheden ontstaan.

## **2. HET BESTAANDE REGELGEVINGSKADER VOOR LUCHTDIENSTEN TUSSEN DE EUROPESE GEMEENSCHAP EN CANADA**

### **Bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten tussen EU-lidstaten en Canada**

- 2.1 Op dit ogenblik zijn de regels voor luchtvervoer tussen Canada en de EU vastgelegd in 17 bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten. De andere acht EU-lidstaten<sup>3</sup> hebben tot op heden geen overeenkomsten voor luchtdiensten gesloten met Canada.

Met de bestaande overeenkomsten voor luchtdiensten tussen EU-lidstaten en Canada kunnen luchtvaartmaatschappijen, passagiers en expediteurs de voordelen van open markten niet volledig benutten. Bovendien verschillen deze overeenkomsten onderling aanzienlijk. Aangezien niet alle overeenkomsten even liberaal zijn wat de toegestane vrijheden en capaciteit betreft, is het kader voor luchtdiensten tussen de EU en Canada niet evenwichtig. In bepaalde overeenkomsten wordt nog steeds de capaciteit voor directe verbindingen tussen Canada en de EU vastgelegd. Sommige bilaterale overeenkomsten beperken het aantal luchtvaartmaatschappijen die kunnen worden aangewezen en bevatten tariefbepalingen. Deze verschillen tussen de bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten tussen lidstaten en Canada hebben tot gevolg dat niet alle communautaire luchtvaartmaatschappijen dezelfde kansen krijgen. De tariefbepalingen in de overeenkomsten met Canada behoren tot de meest gedetailleerde en complexe ter wereld. Canada is een van de weinige landen die nog steeds strikt controle uitoefenen op de luchtvaarttarieven, wat resulteert in hogere kosten voor luchtvaartmaatschappijen en consumenten.

- 2.2 Zoals de meeste bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten bevatten de bestaande overeenkomsten voor luchtdiensten tussen EU-lidstaten en Canada beperkingen inzake nationaliteit die door het Europese Hof van Justitie onwettig zijn bevonden. Luchtvaartovereenkomsten tussen de EU en Canada moeten EU-luchtvaartmaatschappijen in elk geval de mogelijkheid bieden vluchten naar Canada te exploiteren vanuit elke EU-lidstaat waarin de maatschappij is gevestigd. De eerste stap in de onderhandelingen heeft tot doel de rechtszekerheid voor luchtdiensten tussen Canada en de EU te herstellen.

---

<sup>3</sup> Cyprus, Estland, Letland, Litouwen, Luxemburg, Malta, Slowakije en Slovenië hebben geen bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten gesloten met Canada.

## Het kader voor luchtvervoer in Canada

- 2.3 Canada overweegt al enige tijd zijn luchtvaartbeleid te liberaliseren. Sinds enkele maanden neigt Canada steeds meer naar een open luchtvaartbeleid, teneinde reizen, handel en toerisme aan te moedigen. Met de twee belangrijkste internationale markten, de VS en het Verenigd Koninkrijk, zijn al geliberaliseerde overeenkomsten voor luchtdiensten gesloten. De onderhandelingen over de nieuwe overeenkomst met het Verenigd Koninkrijk zijn in april 2006 afgesloten. In die overeenkomst worden bestaande tariefbeperkingen afgeschaft om beter tegemoet te komen aan de vraag op de markt en worden activiteiten van de vijfde vrijheid opengesteld voor derde landen. Uit recente verklaringen blijkt dat de luchtvaartsector nu veel gunstiger staat tegenover liberalisering dan enkele jaren geleden. Er heerst een wijdverspreid gevoel dat een transatlantische open luchtvaartruimte zonder deelname van Canada niet in het belang van de Canadese luchtvaartmaatschappijen zou zijn<sup>4</sup>.
- 2.4. Het zal niet verbazen dat de Verenigde Staten van Amerika de belangrijkste internationale luchtvaartpartner van Canada zijn. Volgens Canadese cijfers reisden vorig jaar 18,6 miljoen mensen tussen deze twee landen. In 2005 hebben Canada en de VS hun bestaande overeenkomsten voor luchtdiensten uitgebreid en de markt verder opengesteld. De overeenkomst kent echter geen cabotagerechten toe (vervoer tussen twee punten in het andere land), noch activiteiten van de zevende vrijheid (autonome diensten tussen twee landen buiten het thuisland).
- 2.5 De luchtvaartmarkt in Canada wordt gedomineerd door Air Canada, de voormalige nationale maatschappij. Na de fusie met Canadian Airlines in 1999 was Air Canada in 2004 de 17<sup>de</sup> grootste luchtvaartmaatschappij ter wereld, berekend op basis van het aantal vervoerde passagiers. Air Canada is lid van Star Alliance en eigendom van de Air Canada Group, een holdingbedrijf dat ook eigenaar is van andere dochtermaatschappijen van Air Canada, zoals Air Canada Jazz en Air Canada Ground Handling. Air Canada is voornemens zijn vloot grondig te moderniseren. De tweede grootste luchtvaartmaatschappij in Canada is de lagekostenmaatschappij WestJet, die 33% van de Canadese binnenlandse markt in handen heeft en ook actief is op de grensoverschrijdende markt. Op de internationale markt is Air Transat begonnen met geregelde vluchten naar de EU. De maatschappij vliegt 48 keer per week vanuit diverse Canadese luchthavens naar Europa.
- 2.6. Volgens de Canada Transportation Act moet minstens 75% van de stemrechten van een luchtvaartmaatschappij eigendom zijn van en gecontroleerd worden door Canadezen. Een lager percentage kan bij overheidsbesluit worden toegestaan. Bovendien moet een bedrijf "feitelijk" worden gecontroleerd door Canadezen. Er zijn echter gesprekken met Canada aan de gang over een versoepeling van de beperkingen op buitenlandse eigendom en controle.
- 2.7. De hub van Air Canada, de luchthaven van Toronto, krijgt jaarlijks meer dan 28,6 miljoen passagiers te verwerken. Door de hoge luchthaventaksen is Toronto een van de duurste luchthavens ter wereld. Andere belangrijke luchthavens zijn Ottawa, Montreal, Calgary en Vancouver. De luchthavens van Canada worden door de

---

<sup>4</sup> Het McGill/Concordia-verslag over het internationale luchtvaartbeleid voor Canada. Montreal 2005, blz. 298.

luchthavenautoriteiten beheerd op basis van leasingovereenkomsten op lange termijn. Deze autoriteiten moeten huurgeld betalen aan de federale regering in ruil voor het recht om inkomsten te mogen innen.

- 2.8 De luchtvaartsector heeft een lange traditie in Canada en bood in 2002 werkgelegenheid aan 79 000 mensen. De bekendste vliegtuigfabrikant van Canada is Bombardier. Ook LearJet, een van de twee grootste fabrikanten van regionale straalvliegtuigen ter wereld, maakt nu deel uit van Bombardier.
- 2.9 In Canada wordt de luchtvaart geregeld door het ministerie van vervoer (Transport Canada), ondersteund door het nationale agentschap voor vervoer (CTA), dat bevoegd is voor de afgifte van vergunningen. Transport Canada is bevoegd voor internationale betrekkingen, veiligheid, beveiliging en vervoersgebonden milieuregelgeving. De luchtverkeersdiensten worden verstrekt door Nav Canada, een particuliere dienstverlener. Het concurrentiebeleid valt onder de bevoegdheid van het Canadian Competition Bureau, dat onder toezicht van ministerie van industrie staat.

### **3. VERDERE VERSTERKING VAN DE RELATIES TUSSEN DE EUROPESE UNIE EN CANADA**

- 3.1 De Europese Unie en Canada onderhouden al vele jaren hechte politieke relaties. De relatie tussen de Europese Unie en Canada wordt gekenmerkt door gemeenschappelijke waarden en gelijklopende mondiale doelstellingen.
- 3.2 In 1976 hebben de Europese Economische Gemeenschap en Canada een kaderovereenkomst inzake economische samenwerking ondertekend, de eerste formele overeenkomst in haar soort tussen de EEG en een geïndustrialiseerd partnerland. De EU en Canada leveren beide inspanningen om de mondiale economische groei te stimuleren en hebben een nieuw soort handelsovereenkomst gesloten, een overeenkomst ter verbetering van handel en investeringen, om regelgevende obstakels uit de weg te ruimen en investeringen in elkaars markten aan te moedigen. In 1996 zijn beide partijen in een gezamenlijke politieke verklaring en een gezamenlijk actieplan overeengekomen intensiever samen te werken op het gebied van luchtvaartveiligheid en luchtverkeersbeheer.
- 3.3 In 2005 hebben de Europese Gemeenschap en Canada een overeenkomst inzake de veiligheid van de burgerluchtvaart gearafeerd. Die overeenkomst voorziet in wederzijdse aanvaarding van goedkeuringen en tests met betrekking tot luchtwaardigheid, milieubescherming, onderhoudsfaciliteiten voor luchtvaartuigen en blijvende luchtwaardigheid.

### **4. ECONOMISCHE VOORDELEN VAN EEN UITGEBREIDE LUCHTVERVOERSOVEREENKOMST TUSSEN DE EUROPESE GEMEENSCHAP EN CANADA**

- 4.1 In 2005 zijn ongeveer 8,5 miljoen passagiers vervoerd tussen de Europese Unie en Canada, 9% meer dan in 2004. Dit betekent dat Canada voor de Europese Unie een van de grootste markten voor langeafstandsluchtvervoer is. Qua aangeboden stoelcapaciteit is Canada de vijfde grootste luchtvaartmarkt voor EU-luchtvaartmaatschappijen, na de VS, Zwitserland, Turkije en Noorwegen. Voor

Canada is de EU de tweede belangrijkste internationale luchtvaartmarkt, na de VS. Het grensoverschrijdende verkeer met de VS vertegenwoordigt ongeveer de helft van alle luchtvervoer van en naar Canada, terwijl de Europese landen ongeveer 27% van het totale Canadese internationale vervoer vertegenwoordigen, Europees verkeer via de Verenigde Staten inbegrepen. Andere belangrijke partners zijn Australië, Japan, Zuid-Korea en China. Het internationale verkeer (niet met de VS) groeit sinds 1991 met 5% per jaar, sneller dan het grensoverschrijdende verkeer met de VS en het binnenlandse verkeer. Toerisme (van en naar Canada) en de sterke bedrijfs- en handelsrelaties tussen beide partijen zijn de belangrijkste drijfveren achter de groei van deze markt. Ongeveer 47% van alle internationale reizigers van en naar Canada zijn toeristen; tijdens de zomer worden ook grote aantallen passagiers met chartervluchten vervoerd tussen de EU en Canada.

- 4.2 Het Verenigd Koninkrijk (3,6 miljoen passagiers in 2005), Duitsland en Frankrijk (elk 1,5 miljoen passagiers) en Nederland (750 000 passagiers) zijn voor Canada de belangrijkste nationale markten in de EU. Deze vier markten vertegenwoordigen ongeveer 74% van het totale verkeer tussen de EU en Canada. In de periode 2000-2005 is de frequentie van de vluchten tussen Canada en de EU bijna verdubbeld. De nieuwe diensten zijn met name gericht op de nieuwe lidstaten en op Midden-Europa. Ook het aantal vluchten naar sterke markten, zoals het VK, Duitsland en Frankrijk, is bijna verdubbeld. De route Londen Heathrow-Toronto is de negende drukste ter wereld. Er zijn ook extra vluchten ingelegd tussen secundaire luchthavens in Canada en de EU, waar zowel de luchthavens zelf als de consumenten baat bij hebben.

#### **Voordelen en toegevoegde waarde van een communautaire benadering**

- 4.3 Met zijn modern regelgevingskader en marktgerichte economie en vervoersbeleid is Canada een logische kandidaat voor verdieping van de luchtvaartbetrekkingen met de Gemeenschap in een open luchtvaartruimte, zowel wat markttoegang als wat samenwerking op het gebied van regelgeving en harmonisering van de regelgeving betreft. Betere samenwerking op het gebied van regelgeving tussen de EU en Canada zou de luchtdiensten tussen de EU en Canada vergemakkelijken. Canada hanteert zeer hoge normen inzake veiligheid en beveiliging, zoals de EU. Ook het regelgevingskader vertoont veel gelijkenissen die, als ze worden samengebracht in een uitgebreide overeenkomst, tot meer efficiëntie in deze bedrijfssector zullen leiden. Wat de organisatie en regelgeving met betrekking tot het luchtverkeersbeheer betreft, lijkt het Canadese systeem heel sterk op het Europese. De hoge normen inzake veiligheid en beveiliging van de luchtvaart die door beide partijen worden toegepast, moeten efficiënte samenwerking mogelijk maken. In de geplande bilaterale veiligheidsovereenkomst tussen de Gemeenschap en Canada wordt benadrukt dat beide partijen bereid zijn elkaars procedures en normen wederzijds te erkennen. Op het vlak van luchtvaartbeveiliging moet samenwerking met de Canadese Air Transport Security Authority via de overeenkomst worden aangemoedigd.
- 4.4 De liberalisering van het luchtverkeer tussen Canada en de EU zou met name voordelen opleveren voor markten die nog steeds worden geregeld op basis van restrictieve overeenkomsten voor luchtdiensten tussen lidstaten en Canada. De liberalisering zou de beperkingen inzake capaciteit en prijsstelling kunnen opheffen en kansen scheppen voor de sector en de consumenten. Het opheffen van bestaande geografische beperkingen (beperkt aantal punten), met name aan de westkust

(Vancouver) en in verscheidene EU-lidstaten, zou het aantal diensten tussen de EU en Canada verder kunnen doen toenemen. Ten slotte zullen nieuwe markten ontstaan in Midden- en Oost-Europa, namelijk tussen Canada en de lidstaten die nog geen overeenkomst voor luchtdiensten hebben gesloten.

- 4.5 Een recente, door onafhankelijke consultants uitgevoerde economische studie heeft de onmiskenbare potentiële baten van een overeenkomst betreffende een open luchtvaartruimte met Canada bevestigd. Uit de resultaten van deze studie blijkt dat over een periode van vijf jaar na de liberalisering het aantal passagiers naar verwachting met 9 miljoen zal toenemen, een groei van 20% per jaar. In het eerste jaar zal het aantal passagiers vermoedelijk met 500 000 toenemen. Bovendien kunnen de lagere tarieven in een open luchtvaartruimte minstens 72 miljoen euro voordelen voor de consumenten opleveren en kunnen in het eerste jaar alleen al 3 700 banen worden gecreëerd. Uit de studie bleek ook dat het regelgevings- en beleidskader voor luchtvervoer in Canada het voor de Gemeenschap mogelijk zal maken om een modelovereenkomst met Canada te sluiten, waardoor de harmonisatie van de regelgeving een hoger niveau zal bereiken en er nieuwe kansen voor het bedrijfsleven en de gebruikers in de EU zullen ontstaan. Een open luchtvaartruimte met Canada zou het concurrentievermogen van de EU-luchtvaartmaatschappijen op de Noord-Atlantische markt verhogen. Dit zou leiden tot een toename van het aantal vluchten tussen de EU en Canada en tot een betere verdeling van het luchtverkeer. Bovendien werd in de studie benadrukt dat een open luchtvaartruimte luchtvaartmaatschappijen in staat zou stellen nauwere betrekkingen tot stand te brengen met luchtvaartmaatschappijen van de andere partij en, dankzij de opheffing van investeringsbeperkingen, strategische investeringen te doen. Dergelijke investeringen maken schaalvoordelen mogelijk waardoor de EG-luchtvaartmaatschappijen activiteiten kunnen ontplooiën op markten die anders commercieel niet levensvatbaar zouden zijn.
- 4.6 Gezien de economische baten van de liberalisering van het luchtvervoer in het algemeen, is het belang van een hervorming van het regelgevingskader voor het internationale luchtvervoer al herhaaldelijk onderstreept door diverse belanghebbenden, zoals de vereniging voor het internationale luchtvervoer (International Air Transport Association, IATA)<sup>5</sup>, die de belangen van internationale luchtvaartmaatschappijen behartigt, en de internationale kamer van koophandel (International Chamber of Commerce, ICC)<sup>6</sup>, die de belangen van het bedrijfsleven verdedigt.
- 4.7 De huidige situatie ongewijzigd laten zou niet alleen juridische problemen opleveren maar zou de markt voor luchtvervoer tussen de EU en Canada ook de groeikansen ontzeggen die andere opengestelde markten voor luchtvervoer wel hebben gekregen. De blijvende negatieve effecten van meer restrictieve bilaterale overeenkomsten, onder meer op de prijsstelling, zouden de ontwikkeling van een aantal luchtvaartmaatschappijen beperken en derhalve tot verstoringen op de interne markt leiden. In dat geval kan de markt voor luchtvervoer tussen de EU en Canada zelfs

---

<sup>5</sup> IATA Global Press Briefing van 14 december 2004: "Carriers need the freedom to do business where markets exist."

<sup>6</sup> Zie de ICC-aanbevelingen inzake onderhandelingen voor het openstellen van luchtvaartmarkten tussen de Verenigde Staten en de Europese Unie.

achteruitgaan omdat andere markten wel de nodige liberalisering doorvoeren die het mogelijk maken de netwerkstructuur van de internationale luchtvaart te benutten.

- 4.8 Als de markt voor luchtvervoer tussen de EU en Canada niet in dezelfde mate wordt vrijgemaakt als de markten VS-Canada en EU-VS, kunnen met name de EU-luchtvaartmaatschappijen worden benadeeld ten opzichte van maatschappijen uit de VS en Canada. Ingevolge de recente "Open Skies"-overeenkomst tussen Canada en de VS krijgen VS-maatschappijen op basis van rechten van de vijfde en zesde vrijheid ook een ruime mate van toegang tot de markt EU-Canada. De concurrentiepositie van EU-maatschappijen zou aanzienlijk worden versterkt als ze, naast onbeperkte toegang tot de markt EU-Canada, ook toegang tot de markt VS-Canada zouden krijgen. De geplande overeenkomst voor luchtvervoer tussen de EU en de VS verleent EU-luchtvaartmaatschappijen rechten van de vijfde vrijheid tussen de VS en Canada, maar deze maatschappijen kunnen pas gebruik maken van deze mogelijkheden als ook Canada dezelfde rechten verleent. Gezien de stijgende integratie tussen de luchtvaartmarkten van de EU en de VS enerzijds en de markten van Canada en de VS anderzijds, zou het logisch zijn deze integratie ook uit te breiden tot de markt EU-Canada.

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

- 5.1 Canada heeft recentelijk te kennen gegeven onderhandelingen te willen opstarten over een uitgebreide luchtvervoersovereenkomst met de Europese Gemeenschap. De EU moet hier op ingaan en trachten voordeel te halen uit de belangstelling van Canada. Om de juridische problemen in bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten uit de weg te ruimen, moet prioriteit worden gegeven aan onderhandelingen over een horizontale overeenkomst.

Een gemoderniseerd kader voor luchtvervoer tussen de EU en Canada biedt tal van nieuwe mogelijkheden voor het versterken van het luchtvervoer in een concurrerende markt waar alle marktdeelnemers over dezelfde kansen beschikken. Bovendien zullen hierdoor de reeds uitstekende commerciële en politieke relaties tussen de EU en Canada verder worden versterkt.

Het model voor een luchtvervoerspartnerschap tussen de Europese Unie en Canada is ingegeven door de ambitie 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 Canada zal de huidige bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten tussen Canada en EU-lidstaten vervangen en zal leiden tot een modern kader voor luchtdiensten tussen de EU en Canada, 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. In het vooruitzicht van de geplande totstandbrenging van een open luchtvaartruimte tussen de VS en de EU, moeten ook de luchtvaartbetrekkingen tussen Canada en de EU worden gemoderniseerd; daartoe moet de grote verscheidenheid aan gedeeltelijk restrictieve bilaterale overeenkomsten worden vervangen door een volledig geïntegreerde benadering.



- 5.2 De onderhandelingen over een overeenkomst betreffende een open luchtvaartruimte met Canada hebben tot doel de toegang tot de markt vrij te maken en investeringsmogelijkheden te scheppen. De wederzijdse openstelling van de markt met Canada wordt door bepaalde lidstaten al in de praktijk gebracht. Er zijn echter nog steeds een aantal behoorlijk restrictieve overeenkomsten. Dit onevenwichtig kader heeft ertoe geleid dat niet alle communautaire luchtvaartmaatschappijen over gelijke kansen beschikken, hetgeen in strijd is met de doelstellingen van de interne markt. In een recente studie is gewezen op de te verwachten economische voordelen van een horizontale overeenkomst. Een uitgebreide luchtvervoersovereenkomst op communautair niveau zou de luchtvaartrelaties van de Gemeenschap met Canada samenhangender maken en zou tot gevolg hebben dat alle communautaire luchtvaartmaatschappijen over gelijke rechten en kansen beschikken.

Bovendien zou een dergelijke overeenkomst nieuwe marktkansen scheppen voor luchtvaartmaatschappijen in de lidstaten die tot op heden geen rechten hebben op het gebied van luchtvervoer van en naar Canada.

- 5.3 Een overeenkomst tussen de Europese Unie en Canada moet dus garanderen dat hoge veiligheids-, beveiligings- en milieunormen voor luchtdiensten worden nageleefd en versterkt. De onderhandelingen over een specifieke overeenkomst inzake veiligheid van de luchtvaart zijn al afgerond.

Wat milieubescherming betreft, moet de overeenkomst stroken met de verbintenis 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 de bevoegdheid van de EU om regelgevende of economische maatregelen te nemen teneinde deze schadelijke gevolgen tegen te gaan, door de overeenkomst niet wordt beperkt.

Het garanderen van eerlijke mededinging is eveneens van essentieel belang in open luchtvaartmarkten. Doordat een grotere mate van harmonisering van de regelgeving wordt bereikt, zal de uitgebreide luchtvervoersovereenkomst tussen de Gemeenschap en Canada een concurrerende markt met gelijke kansen tot stand brengen en wordt concurrentievervalsing vermeden.

Harmonisering van de regelgeving kan alleen op communautair niveau worden bereikt. Canada en de Gemeenschap hebben al de eerste stappen gezet op weg naar een ver doorgevoerde harmonisering van de regelgeving; dit partnerschap kan geleidelijk worden uitgebreid tot een open luchtvaartruimte tussen de Europese Gemeenschap en Canada. 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 Gezien het voorgaande beveelt de Europese Commissie de Raad aan haar te machtigen om met Canada onderhandelingen te beginnen met het oog op het sluiten van een uitgebreide luchtvervoersovereenkomst.

- 5.5 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.