



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 05.09.2005
COM(2005) 406 definitief

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

Versterking van de luchtvaartrelaties met Chili

1. INLEIDING

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 "Ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap"¹, zullen overeenkomsten tussen de Europese Gemeenschap en bepaalde 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 bevorderen.

De Europese Commissie heeft dan ook voorgesteld gerichte onderhandelingen te openen om in de belangrijkste regio's van de wereld luchtvaartovereenkomsten te sluiten en zodoende de kansen van het Europese bedrijfsleven te vergroten, eerlijke mededinging te garanderen en tegelijk de internationale burgerluchtvaart te hervormen. In zijn conclusies over externe luchtvaartrelaties heeft de Raad expliciet vermeld dat Chili een potentiële kandidaat is wanneer in de toekomst om uitgebreide onderhandelingsmandaten wordt verzocht².

Chili, dat al een associatieovereenkomst met de Europese Gemeenschap heeft gesloten voor de oprichting van een vrijhandelszone tot 2013, heeft gevraagd onderhandelingen te openen over een uitgebreide luchtvervoersovereenkomst met de Europese Gemeenschap. Aangezien Chili een **marktgericht economisch en vervoersbeleid voert en hoge regelgevende normen aanhoudt**, is het een veelbelovende kandidaat voor deze nieuwe generatie luchtvervoersovereenkomsten met de Europese Gemeenschap.

Chili heeft zich daarenboven ook bereid getoond het kader voor internationaal luchtvervoer samen met de Europese Gemeenschap te hervormen. Het is immers het eerste land ter wereld dat een "horizontale overeenkomst" op het vlak van luchtvervoer heeft gesloten met de Europese Gemeenschap³.

Door een ruimere luchtvervoersovereenkomst te sluiten, zouden de commerciële en politieke banden tussen de EU en Chili verder worden versterkt. Een dergelijke overeenkomst zal economische voordelen opleveren voor luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, passagiers, expediteurs, de toeristische sector en de economie in het algemeen, zowel in de Europese Unie als in Chili. Het is ook een uitstekend

¹ COM(2005) 79.

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

³ De "horizontale overeenkomst" vervangt de bepalingen in de bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten tussen EU-lidstaten en Chili die onverenigbaar zijn met de EG-regelgeving, door een communautaire overeenkomst.

uitgangspunt voor een toekomstige versterking van de luchtvaartrelaties met andere Latijns-Amerikaanse landen.

In deze mededeling beveelt de Commissie de Raad aan haar toestemming te verlenen om namens de Europese Gemeenschap onderhandelingen te voeren over een **uitgebreide luchtvervoersovereenkomst met Chili, 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 kansen voor alle marktdeelnemers garanderen.

Tijdens de onderhandelingen over de "horizontale overeenkomst" en verkennende gesprekken heeft zich een positieve relatie ontwikkeld tussen de Chileense luchtvaartautoriteiten en de diensten van de Europese Commissie. Dit vormt dan ook een **uitstekende basis voor start van de onderhandelingen over een ambitieuze luchtvervoersovereenkomst met Chili**.

2. HET BESTAANDE KADER VOOR LUCHTDIENSTEN TUSSEN DE EUROPESE GEMEENSCHAP EN CHILI

2.1. Bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten tussen EU-lidstaten en Chili

Momenteel zijn de regels voor luchtdiensten tussen de EU en Chili vastgelegd in bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten tussen Chili en 11 EU-lidstaten⁴. Er is geen rechtsgrondslag voor luchtdiensten tussen de overige 14 lidstaten en Chili.

De bestaande bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten vormen echter een onsamenvattend kader voor de luchtdiensten tussen de EU en Chili. Sommige overeenkomsten laten de partijen een ruime mate van vrijheid en leggen geen verplichtingen op wat de vluchtfrequenties of routeschema's betreft, terwijl andere voorzien in een strikte regeling van belangrijke economische aspecten, zoals de wekelijkse frequenties, de routeschema's en de vluchttarieven. Deze verschillen in de bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten die de lidstaten hebben gesloten met Chili hebben tot gevolg dat **niet alle communautaire luchtvaartmaatschappijen over dezelfde mogelijkheden beschikken**.

In september 2004 werd een overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Republiek Chili inzake bepaalde aspecten van luchtdiensten ("horizontale overeenkomst") geparafeerd⁵. In deze "horizontale overeenkomst" zijn die bepalingen uit bestaande bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten tussen Chili en EU-lidstaten die onverenigbaar waren met de EU-regelgeving, gewijzigd. Met name de bepalingen die vereisen dat luchtvaartmaatschappijen in handen moeten zijn van onderdanen van een bepaalde EU-lidstaat en door hen moeten worden gecontroleerd, zijn vervangen door een bepaling waarin sprake is van een

⁴ België, Denemarken, Finland, Frankrijk, Duitsland, Italië, Luxemburg, Nederland, Spanje, Zweden en het Verenigd Koninkrijk.

⁵ COM(2004) 829, Voorstel voor een besluit van de Raad inzake de ondertekening en de voorlopige toepassing van de Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Republiek Chili inzake bepaalde aspecten van luchtdiensten. Het voorstel is op 27 juni 2005 door de Raad aangenomen.

communautaire luchtvaartmaatschappij. Chili is het **eerste land ter wereld dat met de Europese Gemeenschap een "horizontale overeenkomst" heeft gesloten** waarin een niet-discriminerende rechtsgrondslag voor luchtdiensten wordt vastgesteld. Dankzij deze overeenkomst beschikken communautaire luchtvaartmaatschappijen over verkeersrechten tussen Chili en alle EU-lidstaten waar ze zijn gevestigd. Chileense luchtvaartmaatschappijen moeten bepaalde voorschriften van de communautaire regelgeving naleven als ze routes binnen de Europese Gemeenschap exploiteren. Door de verschillen tussen de bilaterale overeenkomsten was het echter noodzakelijk om in de "horizontale overeenkomst" een clausule op te nemen die tot doel heeft te voorkomen dat de bestaande bilaterale beperkingen van verkeersrechten zouden worden omzeild.

2.2. Het Chileense luchtvervoersbeleid – Een pionier op het vlak van de vrijmaking van het luchtvervoer

Chili is een van de landen die het verst gevorderd zijn wat de vrijmaking van het luchtvervoer betreft. Het Chileense luchtvervoersbeleid is gebaseerd op de beginselen van vrije toegang tot de markt, vrijheid van prijsstelling, open skies en minimale tussenkomst van de overheid.

- Er staan geen beperkingen op buitenlandse eigendom van luchtvaartmaatschappijen in Chili. In november 2004 heeft een nieuwe maatschappij, die met Spaans kapitaal is gefinancierd, van de Chileense autoriteiten de nodige vergunningen en goedkeuringen gekregen om van start te gaan met de exploitatie van binnenlandse en internationale vluchten.
- De toegang van luchtvaartmaatschappijen tot de markt wordt op geen enkele wijze belemmerd. Luchtvaartmaatschappijen mogen vluchten exploiteren als ze beschikken over een geldig Air Operators Certificate waarin wordt bevestigd dat ze in staat zijn om de veiligheid van hun luchtvaartactiviteiten te garanderen, en als ze aan de nodige verzekeringseisen voldoen.
- In tegenstelling tot de praktijken die in de rest van de wereld gangbaar zijn, staat Chili toe dat buitenlandse luchtvaartmaatschappijen in Chili binnenlandse vluchten exploiteren, voorzover dat omgekeerd ook het geval is.
- In de bilaterale relaties die Chili met meer dan 30 landen onderhoudt, heeft het onbeperkte verkeersrechten van de derde en vierde vrijheid verleend⁶.
- Indien er meer dan een gegadigde is, worden internationale verkeersrechten via een openbare veiling toegekend. De verkeersrechten kunnen vrij worden overgedragen tussen luchtvaartmaatschappijen.
- Chili heeft de multilaterale overeenkomst betreffende de liberalisering van het internationale luchtvervoer (Multilateral Agreement on the Liberalisation of International Air Transportation, MALIAT) en een aanvullend protocol

⁶ De derde vrijheid heeft betrekking op het recht passagiers en/of goederen te vervoeren van het thuisland naar een ander land. De vierde vrijheid heeft betrekking op het recht om passagiers en/of goederen te vervoeren van een ander land naar het thuisland.

ondertekend⁷. Door de ondertekening van de MALIAT-overeenkomst en het MALIAT-protocol verleent Chili zijn partnerlanden niet alleen onbeperkte verkeersrechten van de derde en vierde vrijheid, maar ook van de vijfde en zevende vrijheid.⁸

- Chili is de motor achter de aan de gang zijnde integratie van de Latijns-Amerikaanse luchtvaartmarkten. Chili is ook partij bij de Fortaleza-overeenkomst, waarbij de toegang tot de markt van subregionale routes in Zuid-Amerika wordt vrijgemaakt⁹.
- Chili komt niet tussenbeide in de prijsstelling van luchtvaartmaatschappijen, tenzij de mededingingswetgeving dit vereist. De luchtvaartautoriteiten houden toezicht op de prijsstelling voor niet-concurrerende, d.w.z. monopolistische of quasi-monopolistische routes.
- De economische vrijmaking van de luchtvervoerssector ging gepaard met een strikte handhaving van veiligheids- en beveiligingsnormen, gebruikersrechten en mededingingsregels.
- De luchthavensector staat open voor privé-investeringen. Het consortium dat de internationale luchthaven van Santiago uitbaat, is voor 30% in handen van Europese investeerders.

3. VERDERE VERSTERKING VAN DE RELATIES MET EEN BEVOORRECHTE EN BETROUWBARE PARTNER IN ZUID-AMERIKA

Chili is de belangrijkste partner van de Europese Unie in Zuid-Amerika. In november 2002 hebben Chili en de Europese Unie een associatieovereenkomst ondertekend¹⁰, waarin een **politieke en economische associatie tussen Chili en de EU** is vastgelegd, gebaseerd op wederkerigheid, gemeenschappelijke belangen en de verdieping van de relatie op alle gebieden waarop de overeenkomst van toepassing is.

De associatieovereenkomst tussen de EU en Chili omvat ook de oprichting van een **vrijhandelszone** voor goederen tot 2013. Tot 2010 worden er helemaal geen douanerechten geheven op industriële producten. De overeenkomst voorziet ook in een vrijhandelszone voor diensten en in de liberalisering van investeringen¹¹.

⁷ Andere landen die het MALIAT-protocol hebben ondertekend zijn Nieuw-Zeeland, Singapore en Brunei. De MALIAT-overeenkomst heeft voorts ook betrekking op de VS, Samoa en Tonga.

⁸ De vijfde vrijheid heeft betrekking op het recht passagiers en/of goederen te vervoeren van een land naar een derde land via een dienst die zijn vertrekpunt in het thuisland heeft, bijv. een Chileense luchtvaartmaatschappij die passagiers van Spanje naar Duitsland vervoert via een vlucht Santiago-Madrid-Frankfurt. De zevende vrijheid heeft betrekking op het recht tegen vergoeding passagiers en/of goederen te vervoeren tussen twee landen buiten het thuisland, bijv. een Chileense luchtvaartmaatschappij die passagiers vervoert tussen Nieuw-Zeeland en Brunei.

⁹ Andere landen die de Fortaleza-overeenkomst hebben ondertekend zijn Argentinië, Brazilië, Paraguay, Uruguay, Bolivia en Peru.

¹⁰ Overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de Republiek Chili, anderzijds – Slotakte, *Publicatieblad L 352 van 30.12.2002, blz. 3-1450*. De overeenkomst is op 1 maart 2005 in werking getreden.

¹¹ Art. 94 van de associatieovereenkomst.

Luchtvervoersdiensten vallen echter niet onder het toepassingsgebied van de associatieovereenkomst tussen de EU en Chili¹².

De EU is de belangrijkste handelspartner van Chili. In 2003 bedroeg de Chileense export naar de EU in totaal 7 miljard euro. De export van de EU naar Chili bedroeg 3 miljard euro. **Tussen 2001 en 2003 alleen al is de handel in goederen tussen de EU en Chili met 27% gegroeid.** De EU is de belangrijkste investeerder in Chili: de directe investeringen van de EU in Chili bedragen 12,7 miljard euro, 36% van de totale directe buitenlandse investeringen in Chili¹³.

In maart 2004 heeft Chili een formeel verzoek ingediend om onderhandelingen aan te knopen over een liberale luchtvaartovereenkomst met de Europese Unie. Tijdens de tweede EU-Chili Associatieraad in mei 2005¹⁴ heeft Chili opnieuw verklaard belang te stellen in een overeenkomst die zowel betrekking heeft op de vrijmaking van de markttoegang als op harmonisering van de regelgeving. Door onderhandelingen op het gebied van luchtvervoer te beginnen, **zullen de economische en politieke banden tussen de EU en Chili verder worden versterkt.** Daar Chili het eerste land op het zuidelijk halfrond was dat een associatieovereenkomst met de EU heeft ondertekend en een vrijhandelszone met de EU heeft opgezet, is het logisch dat Chili ook als een van de eersten een uitgebreide luchtvervoersovereenkomst met de EU zal sluiten.

4. ECONOMISCHE BATEN VAN EEN OVEREENKOMST VOOR LUCHTVERVOER TUSSEN DE EU EN CHILI

In totaal reizen elk jaar ongeveer 600 000 mensen per vliegtuig tussen de EU en Chili. Door de geografische afstand reist een aanzienlijk gedeelte van de passagiers indirect via andere Latijns-Amerikaanse landen naar Chili.

Hoewel de bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten tussen diverse EU-lidstaten en Chili geen beperkingen van het aantal vluchten opleggen, zijn de economisch belangrijkste bilaterale markten¹⁵ geregeld krachtens overeenkomsten die het vermogen van de luchtvaartmaatschappijen om luchtdiensten aan te bieden overeenkomstig de vraag van de passagiers, beperken. **Deze beperkingen belemmeren de potentiële groei van luchtdiensten tussen de EU en Chili.** Volgens ramingen zal de markt voor luchtdiensten tussen de EU en Chili tussen 2004 en 2008 jaarlijks met 5,9% groeien¹⁶.

In de afgelopen maanden hebben luchtvaartmaatschappijen uit zowel de EU als Chili belangstelling getoond om activiteiten te ontplooiën op de markt voor luchtdiensten tussen de EU en Chili. Door de beperkingen in de bilaterale overeenkomsten mogen zij echter geen geregelde vluchten exploiteren. **Tussen 1998 en 2004 is de**

¹² Art. 95, lid 2, onder d), van de associatieovereenkomst.

¹³ Bron: Eurostat (2004).

¹⁴ Gezamenlijke verklaring van de tweede EU-Chili associatieraad, 26 mei 2005.

¹⁵ Spanje, Duitsland en Frankrijk vertegenwoordigen meer dan 90% van het passagiersverkeer tussen de EU en Chili.

¹⁶ Bron: IATA Passenger Forecasts 2004-2008.

toeristenstroom tussen de EU en Chili met 50% toegenomen¹⁷, maar indien geen actie wordt ondernomen kan verdere groei worden belemmerd door de beperkingen in de bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten.

De handelsstromen tussen de EU en Chili zijn tussen 2001 en 2003 alleen al met 27% toegenomen. Opheffing van de bestaande beperkingen op luchtdiensten zou **de groei van de vrije handel tussen de EU en Chili vergemakkelijken**, met name gezien de lange afstand en het aanzienlijke aandeel van bederfelijke goederen in de handelsrelaties met Chili.

De opheffing van de beperkingen kan **de marktkansen voor communautaire luchtvaartmaatschappijen vergroten**. Als de beperkingen op het aantal wekelijkse vluchten en routes wegvallen, zal het luchtverkeer tussen de EU en Chili zeer waarschijnlijk toenemen. Naar verwachting zal ook het aantal directe vluchten tussen de EU en Chili stijgen, waardoor communautaire luchtvaartmaatschappijen hun marktaandeel in het totale volume van de markt EU-Chili kunnen vergroten. Door de verdere vrijmaking en de daaruit voortvloeiende toename van het aantal directe vluchten zullen **de Europese passagiers en expediteurs kunnen beschikken over een ruimere keuze uit vluchten naar Chili**, een belangrijke handelspartner van de Europese Unie. Een toename van de luchtdiensten, met name van de directe luchtdiensten, vergemakkelijkt de verdere **groei van de handel en de toeristenstromen tussen de EU en Chili**.

Aangezien luchtvaartmaatschappijen uit de Gemeenschap bijna tweederde van het passagiersvervoer en 70% van het goederenvervoer¹⁸ voor hun rekening nemen en aangezien meer dan 65% van de passagiers tussen de EU en Chili Europeanen zijn¹⁹, zullen naar verwachting vooral **de Europese luchtvaartmaatschappijen, de Europese consumenten en de Europese economie in het algemeen profijt trekken van de economische voordelen**.

Met zijn moderne regelgevingskader is Chili een uitstekende kandidaat voor het verdiepen van de luchtvaartrelaties met de Gemeenschap in een open luchtvaartruime, zowel wat de markttoegang als wat de harmonisering van de regelgeving betreft. Verdere **harmonisering van de regelgeving tussen de EU en Chili zou de luchtdiensten tussen de EU en Chili vergemakkelijken**.

Het effect op middellange termijn op de andere markten voor luchtvervoer is misschien nog wel belangrijker dan de directe economische impact op de markt voor luchtdiensten tussen de EU en Chili. De **economische baten van open internationale luchtvaartmarkten** zijn duidelijk aangegeven in een door de Europese Commissie bestelde studie over de economische impact van een EU-US open luchtvaartruimte²⁰. Als het luchtverkeer verlost is van de huidige beperkingen op het aantal wekelijkse vluchten en vluchtroutes, zal het naar alle waarschijnlijkheid

¹⁷ Bron: Sernatur, Estadísticas de Turismo.

¹⁸ Aandeel in de markt voor passagiersvervoer in 2004: Lan Chile 32%, Iberia 31%, Lufthansa 20%, Air France 12%. Aandeel in de markt voor goederenvervoer in 2004: Lan Chile 30%, Iberia 22%, Martinair 18%, Air France 13%, Cargolux 10%, Lufthansa 7%. Bron: Junta de Aeronautica Civil.

¹⁹ Bron: Sernatur (2005).

²⁰ The Brattle Group, "The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area", studie in opdracht van de Europese Commissie, december 2002.

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.

Op langere termijn kan een overeenkomst voor luchtvervoer tussen de EU en Chili **verreikender economische gevolgen hebben voor het luchtvervoer tussen de EU en andere Latijns-Amerikaanse markten**. Chili is de belangrijkste motor achter de vrijmaking van het luchtvervoer in Latijns-Amerika, zowel op politiek als op commercieel vlak. Chili heeft reeds de meest liberale overeenkomst voor luchtdiensten ter wereld gesloten, namelijk met Uruguay. Zelfs de toegang tot binnenlandse vluchten is in deze overeenkomst opgenomen. Chili heeft recentelijk zijn samenwerking met Argentinië en Brazilië op het vlak van luchtvervoer versterkt en een nieuwe "open skies"-overeenkomst gesloten met Paraguay. Chili heeft dus relatief moderne en liberale overeenkomsten met alle Mercosur-landen. Bovendien is Chili de belangrijkste speler in het door de industrie op gang gebrachte integratieproces in Latijns-Amerika. De grootste Chileense luchtvaartmaatschappij, LAN, heeft filialen in Peru, Ecuador en Argentinië opgericht. Op langere termijn zou de overeenkomst voor luchtvervoer met Chili kunnen worden uitgebreid tot naburige landen in Latijns-Amerika, waardoor de economische baten van een uitgebreide luchtvervoersovereenkomst met Chili nog toenemen.

Een effectbeoordeling door onafhankelijke consultants heeft de **onmiskerbare potentiële baten van een overeenkomst betreffende een open luchtvaartruimte met Chili bevestigd**. Hoewel de economische baten op korte termijn beperkt blijven door het lage aantal non-stopvluchten tussen de Gemeenschap en Chili en de reeds aanwezige graad van markttoegang, zijn er toch commerciële voordelen voor EU-luchtvaartmaatschappijen, zelfs op korte termijn. Uit de effectbeoordeling bleek ook dat het regelgevings- en beleidskader voor luchtvervoer in Chili het voor de Gemeenschap mogelijk moet maken om zonder veel moeilijkheden een modelovereenkomst met Chili te sluiten, waardoor de harmonisering van de regelgeving een hoger niveau zal bereiken en nieuwe kansen voor de industrie en de gebruikers in de EU zullen ontstaan. Bovendien werd in de studie nadrukkelijk gewezen op de substantiële economische baten op lange termijn voor de Europese luchtvaartmaatschappijen, de gebruikers van het luchtvervoer en andere economische spelers, rekening houdende met de implicaties van een dergelijke overeenkomst voor de relaties met andere Latijns-Amerikaanse landen.

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

Een gemoderniseerd kader voor luchtvervoer tussen de EU en Chili 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 uitstekende commerciële en politieke relaties tussen de EU en Chili verder versterken.

Het model voor een luchtvervoerspartnerschap tussen de Europese Unie en Chili is geïnspireerd door de ambities om op internationaal niveau een hervormingsagenda ten uitvoer te leggen. De daaruit voortvloeiende overeenkomst voor de vrijmaking

van het luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en Chili zal leiden tot een modern kader voor luchtdiensten tussen de EU en Chili, met een zo open mogelijke markttoegang en samenwerking en harmonisering op het gebied van regelgeving. Indien deze overeenkomst succesvol is, kan ze **model staan voor een uitgebreid luchtvervoerspartnerschap met andere landen in Zuid-Amerika**.

De onderhandelingen hebben onder meer tot doel een **wederzijdse openstelling van de markten** tot stand te brengen. Luchtdiensten tussen de EU en Chili worden vaak geëxploiteerd op basis van vluchten met een tussenstop, meestal op plaatsen die op zichzelf een belangrijke markt vormen, zoals Brazilië of Argentinië. Om de baten van een overeenkomst met Chili verder te vergroten is het dan ook belangrijk dat de rechten van de vijfde vrijheid gelden tijdens dergelijke tussenstops. Net als de EU heeft ook Chili zich tot doel gesteld de markt voor luchtvervoer vrij te maken. Chili heeft zich in verkennende gesprekken reeds bereid getoond cabotagerechten te verlenen, d.w.z. het recht om binnenlandse vluchten in Chili te exploiteren. Dergelijke cabotagerechten zouden een welgekomen precedent vormen voor de lopende onderhandelingen van de Gemeenschap met andere derde landen.

De wederzijdse openstelling van de markt met Chili wordt door bepaalde lidstaten al in de praktijk gebracht. Finland heeft recentelijk een overeenkomst voor een volledige vrijmaking van de markt met Chili gesloten. De relaties van andere lidstaten met Chili op het gebied van de vrijmaking van de markttoegang zijn evenwel minder ver gevorderd. Veertien lidstaten hebben op dit ogenblik nog helemaal geen toegang tot de Chileense markt. Dit onsamenhangend en versnipperd 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 Chili samenhangender maken en zou tot gevolg hebben dat **alle communautaire luchtvaartmaatschappijen over gelijke kansen op luchtdiensten naar Chili beschikken**. Bovendien zou een dergelijke overeenkomst **substantiële nieuwe marktopportunities scheppen voor luchtvaartmaatschappijen** in de 14 lidstaten die tot op heden geen toegang hebben tot de markt voor luchtvervoer van en naar Chili. Een luchtvervoersovereenkomst op communautair niveau zou kleinere luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid geven om hun netwerk uit te breiden tot Chili. Hoewel het verkeersvolume tussen diverse lidstaten en Chili te klein is om directe vluchten commercieel rendabel te maken, zouden de luchtvaartmaatschappijen toch baat vinden bij het feit dat ze toestemming krijgen om aan codesharing te doen op vluchten van en naar Chili die worden geëxploiteerd door partnermaatschappijen waarmee ze een samenwerkingsverband zijn aangegaan.

Open luchtvaartmarkten hebben behoefte aan een kader dat eerlijke mededinging en hoge veiligheids-, beveiligings- en milieubeschermingsnormen garandeert. Openstelling van de markt moet gepaard gaan met regelgevende samenwerking die uiteindelijk tot harmonisering van de regelgeving leidt. Krachtens de bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten tussen bepaalde lidstaten en Chili hebben de Chileense luchtvaartmaatschappijen volledige toegang tot de markt van die lidstaten gekregen, hoewel de harmonisering van de regelgeving niet afdoende gegarandeerd is. Een uitgebreide luchtvervoersovereenkomst met Chili op communautair niveau

zal **hoge normen garanderen op het vlak van veiligheid, beveiliging, milieubescherming, passagiersbescherming en andere regelgevende kwesties.**

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 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 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 Chili **een concurrerende markt met gelijke** kansen tot stand brengen en wordt concurrentievervalsing vermeden. Chili beschikt over krachtdadige mededingingsautoriteiten om de naleving van de mededingingsregels af te dwingen. De luchtvaartmaatschappijen ontvangen geen overheidssteun, zelfs niet na de crisis waarmee deze sector werd geconfronteerd ten gevolge van 9/11. Op het vlak van veiligheid van de luchtvaart heeft Chili een uitstekende reputatie verworven in Zuid-Amerika, vergelijkbaar met de Europese normen. Uitgaande van het huidige niveau van handhaving van de veiligheids- en beveiligingsnormen, de mededingingsregels en de rechten van de gebruikers van luchtvervoer in Chili, zijn de **vooruitzichten voor een hoog niveau van regelgevende samenwerking en/of harmonisering tussen de Gemeenschap en Chili** uitstekend.

Tijdens informele verkennende gesprekken heeft Chili zich **bereid getoond een hoge graad van harmonisering van de regelgeving met de Gemeenschap na te streven**, teneinde de luchtdiensten tussen de EU en Chili te vergemakkelijken. Dergelijke harmonisering van de regelgeving kan alleen op communautair niveau worden bereikt; de bilaterale overeenkomsten volstaan niet om een adequate samenwerking op het vlak van regelgeving tot stand te brengen. Bij overeenkomst zullen samenwerkingsmechanismen worden vastgesteld om te garanderen dat de regels van de overeenkomst worden nageleefd en de ontwikkeling ervan wordt voortgezet.

De substantiële toegevoegde waarde van een luchtvervoersovereenkomst met Chili kan worden vergroot door soortgelijke overeenkomsten te sluiten met andere landen in Zuid-Amerika. Het nieuwe partnerschap tussen de Europese Unie en Chili moet daarom **model staan voor de regio** en open staan voor andere landen.

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

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.