



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 05.09.2005
KOM(2005) 406 endelig

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

Styrkede relationer med Chile på luftfartsområdet

1. Indledning

Hidtil har den internationale luftfart været reguleret af bilaterale aftaler mellem individuelle stater. EF-domstolens afgørelser af 5. november 2002 i de såkaldte "open skies"-sager markerede imidlertid starten på en international EU-luftfartspolitik.

Som beskrevet i Europa-Kommissionens meddelelse "*En dagsorden for EU's luftfartspolitik over for tredjelande*"¹, vil aftaler mellem Det Europæiske Fællesskab og visse tredjelande have den væsentlige merværdi, at der **skabes nye økonomiske perspektiver ved at åbne markederne og fremme investeringsmuligheder** mest muligt. Sådanne aftaler vil desuden være den bedste metode til at sikre retfærdige konkurrencevilkår, idet de fremmer **indbyrdes tilnærmelse af lovgivningen**.

Derfor har Europa-Kommissionen foreslået at indlede målrettede forhandlinger om samlede aftaler i de større regioner i verden for at styrke den europæiske luftfartssektors udsigter til fremgang og sikre en retfærdig konkurrencesituation og samtidig bidrage til en reform af den internationale civile lufttrafik. Rådet har i sine konklusioner om eksterne luftfartsrelationer udtrykkeligt nævnt Chile som en potentiel kandidat i forbindelse med fremtidige anmodninger om samlede forhandlingsdirektiver².

Chile, der allerede har indgået en associeringsaftale med Det Europæiske Fællesskab, som etablerer et frihandelsområde frem til 2013, har anmodet om, at der indledes forhandlinger om en samlet lufttrafikaftale med Det Europæiske Fællesskab. Chile er med sin markedsorienterede økonomi, transportpolitik og høje reguleringsstandarder en lovende kandidat til en lufttrafikaftale af den nye generation med Fællesskabet.

Chile har desuden demonstreret sin vilje til at reformere rammerne for international lufttrafik sammen med EU ved at være det første land i verden til at underskrive en "horisontal aftale" med Fællesskabet på lufttrafikområdet³.

En mere omfattende lufttrafikaftale med Chile ville styrke de kommercielle og politiske forbindelser mellem EU og Chile yderligere. Den vil give økonomiske gevinster til luftfartsselskaber, lufthavne, passagerer, befragtere, turismesektoren og samfundsøkonomien i bred forstand, både i EU og Chile. En aftale vil desuden være et udmærket udgangspunkt for en styrkelse af luftfartsrelationerne med andre sydamerikanske lande i fremtiden.

Med denne meddelelse anbefaler Kommissionen derfor, at Rådet bemyndiger Kommissionen til på Det Europæiske Fællesskabs vegne at forhandle **en samlet lufttrafikaftale med Chile, som sigter mod en markedsåbning og lovsamarbejde og/eller –tilnærmelse**, navnlig inden for områder som luftfartsikkerhed, miljøbeskyttelse og anvendelse af konkurrenceregler, så der skabes et konkurrencepræget marked med lige vilkår for alle.

¹ KOM (2005) 79.

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

³ I den horisontale aftale erstattes bestemmelser i bilaterale lufttrafikaftaler mellem EU-medlemsstater og Chile, som er fundet uforenelige med fællesskabslovgivningen, med en fællesskabsaftale.

Der er allerede etableret positive relationer mellem de chilenske luftfartsmyndigheder og Kommissionens tjenestegrene i forbindelse med forhandlingerne om den horisontale aftale og ved sonderende drøftelser, hvad der giver et **udmærket grundlag for at påbegynde forhandlinger om en ambitiøs lufttrafikaftale med Chile.**

2. De nuværende lovrammer for lufttrafik mellem EU og Chile

2.1. Bilaterale lufttrafikaftaler mellem EU-medlemsstater og Chile

I øjeblikket reguleres lufttrafiktjenester mellem EU og Chile af bilaterale aftaler mellem Chile og 11 medlemsstater⁴. Der er intet retsgrundlag for lufttrafiktjenester mellem de andre 14 medlemsstater og Chile.

De nuværende bilaterale lufttrafikaftaler giver ikke nogen sammenhængende ramme for lufttrafiktjenester mellem EU og Chile. Nogle af aftalerne er meget fri og pålægger ikke nogen begrænsninger på antallet af flyvninger eller ruterne, medens andre aftaler omfatter strenge bestemmelser om vigtige økonomiske aspekter som det ugentlige antal flyvninger, ruter og priser. Disse forskelle i medlemsstaternes bilaterale aftaler med Chile betyder, at **EU's luftfartsselskaber ikke har lige muligheder.**

I september 2004 paraferede Det Europæiske Fællesskab og Republikken Chile en aftale om visse aspekter af lufttrafik ('den horisontale aftale')⁵. Den horisontale aftale retter de bestemmelser, som er fundet uforenelige med fællesskabslovgivningen, i bilaterale lufttrafikaftaler mellem EU medlemsstater og Chile. Det drejer sig navnlig om bestemmelser, som kræver, at luftfartsselskaber skal være ejet og kontrolleret af statsborgere fra en given EU-medlemsstat, som nu erstattes med en bestemmelse om "EU-luftfartsselskaber. Chile var det **første land i verden, som enedes med Det Europæiske Fællesskab om en "horisontal aftale"**, som tilvejebringer et ikke-diskriminerende retsgrundlag for lufttrafiktjenester. Efter underskrivelsen af denne aftale har EU-luftfartsselskaber ret til at udnytte trafikrettigheder mellem Chile og enhver EU-medlemsstat, som de er etableret i. Chilenske luftfartsselskaber er underlagt visse bestemmelser i fællesskabslovgivningen, når de foretager flyvninger på ruter inden for EU. Det har imidlertid været nødvendigt at indsætte en bestemmelse om ikke-omgåelse i den horisontale aftale med Chile for at undgå eventuelle omgåelser af de nuværende forskellige bilaterale begrænsninger af trafikrettighederne.

2.2. Luftfartspolitikken i Chile – pionerarbejde med liberalisering af lufttrafikken

Chile er et af de lande, som er længst fremme, når det gælder liberalisering af lufttrafikken. Den chilenske luftfartspolitik bygger på principperne om fri markedsadgang, fri prisdannelse, et åbent lufttrafikrum og så lidt politisk indblanding som muligt.

⁴ Belgien, Danmark, Finland, Frankrig, Tyskland, Italien, Luxembourg, Nederlandene, Spanien, Sverige og Det Forenede Kongerige.

⁵ Forslag til Rådets afgørelse om undertegnelse og midlertidig anvendelse af aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Chiles regering om visse aspekter af lufttrafik, KOM (2005) 264. Forslaget blev vedtaget af Rådet den 27. juni 2005.

- Der er ingen begrænsning for udenlandsk ejerskab af luftfartsselskaber i Chile. I november opnåede et nyt luftfartsselskab, som finansieres med spansk kapital, de nødvendige tilladelser og godkendelser fra de chilenske myndigheder til at kunne påbegynde indenlandske og internationale flyvninger.
- Der er ingen hindringer for markedsadgang for luftfartsselskaber. Luftfartsselskaber har lov til at gennemføre flyvninger, hvis de har et gyldigt certifikat, som dokumenterer, at de kan gennemføre sikre flyveaktiviteter, og at de opfylder kravene til forsikring.
- I modsætning til praksis andre steder i verden tillader Chile udenlandske luftfartsselskaber at gennemføre indenlandske flyvninger ud fra et gensidighedsprincip.
- Chile har i bilaterale aftaler med mere end 30 lande tildelt ubegrænsede tredje og fjerde frihedsrettigheder⁶.
- Internationale trafikrettigheder allokeres ved offentlige auktioner, hvis der er mere end én ansøger. Trafikrettigheder kan frit overdrages mellem luftfartsselskaber.
- Chile er signatar til MALIAT-aftalen (Multilateral Agreement on the Liberalisation of International Air Transportation) og en yderligere protokol⁷. Via MALIAT-aftalen og –protokollen giver får Chiles partnerlande ikke blot ubegrænsede tredje og fjerde frihedsrettigheder, men også ubegrænsede femte og syvende frihedsrettigheder⁸.
- Chile er den vigtigste drivkraft i den igangværende integration af de sydamerikanske luftfartsmarkeder. Chile er signatar af Fortaleza-aftalen, som etablerer åben markedsadgang for sub-regionale ruter i Sydamerika⁹.
- Chile blander sig ikke i luftfartsselskabernes prissætning, medmindre konkurrencelovgivningen kræver det. Prisen på ruter uden konkurrence, dvs. ruter, hvor der er et monopol eller monopollignende tilstande, kontrolleres af luftfartsmyndighederne.
- Den økonomiske liberalisering af luftfartssektoren er blevet ledsaget af streng håndhævelse af sikkerhedsstandarder, brugerrettigheder og konkurrenceregler.

⁶ Tredje frihedsrettighed er retten til at befordre passagerer og/eller fragt fra hjemlandet til et andet land. Fjerde frihedsrettighed er retten til at befordre passagerer og/eller fragt fra et tredjeland til hjemlandet.

⁷ Protokollen er desuden underskrevet af New Zealand, Singapore og Brunei. MALIAT-aftalen omfatter også USA, Samoa og Tonga.

⁸ Femte frihedsrettighed er retten til at befordre passagerer og/eller fragt fra et land til et tredjeland på flyvninger, som starter i hjemlandet, f.eks. et chilensk luftfartsselskab, som befordre passagerer mellem Spanien og Tyskland på et flyvning Santiago-Madrid-Frankfurt. Syvende frihedsrettighed er retten til indtægtsgivende trafik mellem to lande uden for hjemlandet, f.eks. et chilensk luftfartsselskab, som befordre passagerer mellem New Zealand og Brunei.

⁹ Andre signatarer af Fortaleza-aftalen er Argentina, Brasilien, Paraguay, Uruguay, Bolivia og Peru.

- Lufthavnssektoren er åben for private investeringer. Europæiske investorer har en andel på 30% i det lufthavnskonsortium, som driver Santiago International Airport.

3. Uddybning af relationerne med en privilegeret og pålidelig partner i Sydamerika

Chile er EU's vigtigste partner i Sydamerika. I november 2002 underskrev Chile og EU en associeringsaftale¹⁰. Aftalen etablerer en **politisk og økonomisk associering mellem Chile og EU**, som bygger på gensidighed, fælles interesser og en udbygning af relationerne inden for alle anvendelsesområder.

Associeringsaftalen etablerer et **frihandelsområde for varer** frem til 2013. Told på industriprodukter forsvinder fuldstændig frem til 2010. Aftalen etablerer også et frihandelsområde for tjenester og omfatter liberalisering af investeringer¹¹. Aftalen omfatter dog ikke lufttrafiktjenester¹².

EU er Chiles vigtigste handelspartner. I 2003 beløb Chiles eksport til Europa sig til 7 mia. EUR. EU's eksport til Chile var på 3 mia. EUR. **Alene i perioden 2001 til 2003 voksede varehandelen mellem EU og Chile med 27%**. EU er den største investor i Chile med en samlet portefølje af udenlandske direkte investeringer på 12,7 mia. EUR, som udgør 36% af de samlede udenlandske direkte investeringer¹³.

I marts 2004 anmodede Chile formelt om indledning af forhandlinger om en liberal lufttrafikaftale med EU. Ved 2. EU-Chile-associeringsrådsmøde i maj 2005¹⁴ har Chile gentaget sin interesse for en aftale, som både skulle omfatte liberalisering af markedsadgangen og indbyrdes tilnærmelse af lovgivningen. Forhandlinger på lufttrafikområdet vil **styrke de økonomiske og politiske forbindelser mellem EU og Chile yderligere**. Da Chile var det første land på den sydlige halvkugle til at indgå en associeringsaftale med EU, er det logisk, at Chile også er blandt de første lande, som indgår en samlet lufttrafikaftale med EU.

4. Økonomiske fordele ved en EU-lufttrafikaftale med Chile

Det samlede passagervolumen mellem EU og Chile er ca. 600 000 passagerer årligt. På grund af den geografiske afstand befordres en væsentlig del af passagerne på indirekte flyvninger via andre sydamerikanske lande.

Selv om der er nogle af lufttrafikaftalerne mellem medlemsstater og Chile, hvori der ikke pålægges nogen begrænsninger af antallet af flyvninger, er de vigtigste bilaterale markeder økonomisk set¹⁵ underlagt aftaler, som begrænser luftfartsselskabernes muligheder for at tilbyde de lufttrafiktjenester, som efterspørges. **De nuværende begrænsninger hindrer den potentielle vækst af**

¹⁰ Aftale om oprettelse af en associering mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Republikken Chile på den anden side - Slutakt, *EFT L 352 af 30.12.2002, s. 3-1450*. Denne aftale trådte i kraft den 1. marts 2005.

¹¹ Artikel 94 i associeringsaftalen.

¹² Artikel 95, stk. 2, litra d), i associeringsaftalen.

¹³ Kilde: Eurostat (2004).

¹⁴ Fælles erklæring fra 2. EU-Chile-associeringsrådsmøde, 26. maj 2005.

¹⁵ Spanien, Tyskland og Frankrig står for mere end 90% af passagertrafikken mellem EU og Chile.

lufttrafiktjenester mellem EU og Chile. Ifølge prognoserne vil der være en gennemsnitlig årlig vækst i lufttrafiktjenester mellem EU og Chile på 5,9% i perioden 2004 til 2008¹⁶.

I de senere måneder har luftfartsselskaber fra både EU og Chile givet udtryk for deres interesse for at få adgang til EU-Chile-markedet. De nuværende begrænsninger i de bilaterale aftaler giver dem imidlertid ikke mulighed for at iværksætte ruteflyvninger. **Turismestrømmene mellem EU og Chile er øget med 50% mellem 1998 og 2004**¹⁷, men en yderligere vækst i turismemarkedet kan hindres af de nuværende begrænsninger i lufttrafikaftalerne.

Handelsstrømmene mellem EU og Chile steg med 27% alene i perioden 2001 til 2003. Hvis de nuværende begrænsninger for lufttrafiktjenester afskaffes, ville de **lette en uhindret vækst af handelen mellem EU og Chile**, navnlig set på baggrund af den lange afstand og den betydelige del af letfordærlige varer i samhandelen med Chile.

Afskaffelse af begrænsninger kunne **give EU-luftfartsselskaber bedre markedsmuligheder**. Uden de nuværende begrænsninger på antallet af ugentlige flyvninger og flyveruter, er det sandsynligt at lufttrafikken mellem EU og Chile øges. Antallet af direkte flyvninger mellem EU og Chile forventes at stige, hvad der giver EU's luftfartsselskaber lejlighed til at øge deres andel af det samlede EU-Chile-marked. Yderligere liberalisering og den heraf følgende stigning i antallet af direkte flyvninger vil **øge de europæiske passagerers og befragteres valgmuligheder med hensyn til flyafgange til Chile**, der er en vigtig samhandelspartner for EU. En stigning i lufttrafiktjenesterne, og navnlig en stigning i direkte flyvninger, vil fremme en yderligere **stigning i handels- og turismestrømmene mellem EU og Chile**.

Eftersom EU-luftfartsselskaber i øjeblikket udgør næsten to tredjedele af passagermarkedet og 70% af fragtmarkedet¹⁸, og eftersom mere end 65% af passagererne mellem EU og Chile er bosat i Europa¹⁹, kan det forventes at en stor del af de økonomiske fordele ville komme den europæiske luftfartsindustri til gode samt de europæiske forbrugere og den europæiske økonomi i almindelighed.

Med sin moderne lovgivning er Chile en udmærket kandidat til en udbygning af luftfartsrelationerne med Fællesskabet i et åbent lufttrafikrum, både hvad angår markedsadgang og lovgivningssamarbejde. Et udvidet **lovsamarbejde mellem EU og Chile vil gøre det endnu lettere at gennemføre flyvninger mellem EU og Chile**.

Virningen på andre lufttrafikmarkeder på mellemlangt sigt er måske endnu vigtigere end den direkte økonomiske virkning på EU-Chile-markedet. De **økonomiske fordele ved åbne internationale lufttrafikmarkeder** blev klart påpeget i en undersøgelse, som Europa-Kommissionen fik gennemført, om den

¹⁶ Kilde: IATA's passagerprognoser 2004-2008.

¹⁷ Kilde: Sernatur, Estadísticas de Turismo.

¹⁸ Andele af passagermarkedet i 2004: Lan Chile 32%, Iberia 31%, Lufthansa 20%, Air France 12%. Andele af fragtmarkedet i 2004: Lan Chile 30%, Iberia 22%, Martinair 18%, Air France 13%, Cargolux 10%, Lufthansa 7%. Kilde: Junta de Aeronautica Civil.

¹⁹ Kilde: Sernatur (2005).

økonomiske virkning af et åben lufttrafikrum mellem EU og USA²⁰. Hvis nuværende begrænsninger på antallet af ugentlige flyvninger og flyveruter fjernes, er det sandsynligt at trafikken øges. Med åbne markeder ville luftfartsselskaber kunne udnytte nye markedsmuligheder og tilbyde flyvninger på de ruter, som forbrugerne ønsker. Der ville ske yderligere effektivitetsstigninger ved hjælp af grænseoverskridende investeringsstrømme.

På længere sigt kunne en lufttrafikaftale mellem EU og Chile have **videre økonomiske virkninger for lufttrafikken mellem EU og andre sydamerikanske markeder**. Chile er den vigtigste drivkraft for liberalisering af lufttrafikken i Sydamerika, både politisk og økonomisk. Chile har allerede indgået den mest liberale lufttrafikaftale med Uruguay, og den omfatter endda adgang til indenlandske flyvninger. Chile har på det senest udbygget sit samarbejde med både Argentina og Brasilien inden for lufttrafikområdet og har underskrevet en ny aftale om et "åbent luftrum" med Paraguay. Som følge heraf har Chile forholdsvis moderne og liberale aftaler med alle Mercosur-lande. Chile er desuden den vigtigste aktør i den industridrevne integrationsproces i Sydamerika. Det største chilenske luftfartsselskab, LAN, har etableret datterselskaber i Peru, Ecuador og Argentina. På længere sigt kunne en lufttrafikaftale med Chile udvides til at omfatte andre sydamerikanske lande, og dermed øge de økonomiske fordele ved en samlet lufttrafikaftale med Chile.

De klare muligheder i en aftale med Chile om et åbent lufttrafikrum er blevet bekræftet i en konsekvensanalyse gennemført af uafhængige konsulenter. Selv om de økonomiske fordele på kort sigt måske er begrænsede, fordi der kun er et ringe antal direkte flyvninger uden mellemlanding mellem Fællesskabet og Chile, og på grund af den allerede eksisterende markedsadgang, vil der ikke desto mindre være en positiv økonomisk virkning for EU's luftfartsselskaber. Det blev bekræftet, at med Chiles lovgivningsmæssige og politiske rammer for lufttrafik burde Fællesskabet uden de store problemer kunne indgå en modelaftale med Chile, som fører frem til en bedre indbyrdes tilnærmelse af parternes lovgivning og til nye muligheder for erhvervslivet og borgerne i EU. Undersøgelsen understregede desuden de betydelige langsigtede økonomiske fordele for den europæiske luftfartsindustri, lufttransportbrugere og andre økonomiske aktører, når man tager hensyn til virkningen på relationerne med andre sydamerikanske lande.

5. **Konklusioner: Betydelig merværdi ved en fremtidig EU-lufttrafikaftale med Chile**

Moderniserede rammer for luftfart mellem EU og Chile byder på betydelige nye muligheder for at styrke lufttrafikken på et konkurrencepræget marked med lige vilkår for alle. Herudover vil det også styrke de allerede udmærkede kommercielle og politiske forbindelser mellem EU og Chile.

Modellen for et lufttrafiksam arbejde mellem Den Europæiske Union og Chile har hentet inspiration i ønsket om at fremme reformdagsordenen internationalt. Den heraf følgende aftale om liberalisering af lufttrafikken mellem Det Europæiske

²⁰ The Brattle Group, The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area, undersøgelse gennemført for Europa-Kommissionen, december 2002.

Fællesskab og Chile ville etablere moderne rammer for lufttrafiktjenester mellem EU og Chile med så åben markedsadgang som muligt og samarbejde om og indbyrdes tilnærmelse af parternes lovgivning. Hvis aftalen kommer i stand, kunne den tjene som **model for et udvidet lufttrafiksam arbejde med andre lande i Sydamerika**.

Forhandlingerne sigter mod en **gensidig åbning for markedsadgang**. Flyvninger mellem EU og Chile foregår ofte med en mellemlanding på steder, som i sig selv er betydelige markeder, f.eks. Brasilien eller Argentina. Det er derfor vigtigt at have femte frihedsrettigheder via mellemlandingsstederne, hvis fordelene ved en aftale med Chile skal øges yderligere. Chile deler målsætningen om en liberalisering af lufttrafikken og har i sonderende drøftelser allerede antydnet, at Chile er villig til at tildele cabotagerettigheder, dvs. retten til at gennemføre indenlandske flyvninger i Chile. Sådanne cabotagerettigheder ville være et velkomment forlæg i Fællesskabets igangværende forhandlinger med andre tredjelande.

Nogle medlemsstater har allerede gennemført den gensidige åbning af markedsadgangen over for Chile. For ganske nylig nåede Finland og Chile til enighed om at gennemføre en fuldstændig liberalisering af markedet. Nogle medlemsstater er dog endnu ikke nået så langt med markedsadgang i deres relationer med Chile. Der er i øjeblikket fjorten medlemsstater som slet ikke har adgang til det chilenske marked. Disse usammenhængende og fragmentariske rammer fører til ulige muligheder for EU-luftfartsselskaber, som ikke er i overensstemmelse med principperne om lige muligheder for alle Fællesskabets luftfartsselskaber på det indre marked.

En samlet luftfartsaftale på fællesskabsniveau vil skabe sammenhæng i Fællesskabets luftfartsrelationer med Chile og **give alle EU-luftfartsselskaber lige rettigheder og muligheder i forbindelse med lufttrafiktjenester til Chile**. Aftalen vil desuden **skabe nye markedsmuligheder for luftfartsselskaber** i de 14 medlemsstater, som i øjeblikket ikke har nogen rettigheder til lufttransport til og fra Chile. En luftfartsaftale på fællesskabsniveau ville også give mindre selskaber mulighed for at udvide deres net til at omfatte Chile. Der er eventuelt ikke nok efterspørgsel i nogle medlemsstater til at gøre direkte flyvninger til Chile økonomisk bæredygtige, men luftfartsselskaber kunne have stor fordel af dele rutenumre med deres alliancepartnere på flyvninger til og fra Chile.

Åbne luftfartsmarkeder forudsætter rammer, som sikrer loyal konkurrence og høje standarder for luftfartsikkerhed og miljøbeskyttelse. Markedsåbningen og samarbejdet om indbyrdes tilnærmelse af lovgivning skal gå hånd i hånd. De bilaterale lufttrafikaftaler mellem nogle medlemsstater og Chile har givet luftfartsselskaber fra Chile fuld markedsadgang, men ikke sikret en tilstrækkelig indbyrdes tilnærmelse af lovgivningen. En samlet lufttrafikaftale med Chile på EU-niveau vil styrke **høje standarder for luftfartsikkerhed, miljøbeskyttelse, beskyttelse af passagerer og i andre reguleringsspørgsmål**.

For så vidt angår miljøspørgsmål, skal aftalen være i overensstemmelse med EU's engagement vedrørende **bæredygtig udvikling**. Ud over de økonomiske fordele, der er omtalt i det foregående, har den forventede vækst i antallet af flyvninger også uønskede bivirkninger, navnlig i form af dårlig luftkvalitet og øget støjniveau omkring lufthavne samt deres bidrag til globale klimaændringer. Det er vigtigt, at

aftalen ikke begrænser Fællesskabets muligheder for at anvende lovgivning eller økonomiske instrumenter til at afbøde disse negative virkninger.

Sikring af loyal konkurrence er en vigtig faktor i åbne lufttrafikmarkeder. Med en større indbyrdes tilnærmelse mellem lovgivning vil en samlet luftfartsaftale mellem EU og Chile **sikre konkurrence og ensartede vilkår**, så konkurrenceforvridninger undgås. Chile har effektive konkurrencemyndigheder, som håndhæver reglerne. Der gives ingen statsstøtte til luftfartsindustrien, ikke engang efter terrorangrebene i USA. For så vidt angår flyvesikkerhed, så har Chile det bedste ry i Sydamerika og kan sammenlignes med europæiske standarder. Som følge heraf og ud fra det nuværende niveau for håndhævelse af flyvesikkerheds- og sikkerhedsstandarder samt konkurrenceregler og lufttransportbrugerets rettigheder i Chile er parterne hver især godt forberedt på **en høj grad af samarbejde og tilnærmelse på lovgivningsområdet, og udsigterne herfor er gode.**

Under uformelle sonderende drøftelser har Chile bekræftet sin **vilje til at nå en høj grad af indbyrdes tilnærmelse af lovgivningen med Fællesskabet** for at lette lufttrafikken mellem EU og Chile. Denne indbyrdes tilnærmelse af lovgivning kan kun nås på fællesskabsplan. De bilaterale aftaler sikrer ikke et tilstrækkeligt samarbejde på lovgivningsområdet. En aftale etablerer samarbejdsmechanismer for at sikre at reglerne i aftalen overholdes og videreudvikles.

Den betydelige merværdi ved en lufttrafikaftale med Chile kunne øges yderligere ved at indgå lignende aftaler med andre lande i Sydamerika. Det nye samarbejde mellem EU og Chile bør derfor **tjene som model for regionen** og være åben for andre lande, som ønsker at deltage.

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

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