



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 05.09.2005
KOM(2005) 406 endgültig

MITTEILUNG DER KOMMISSION

Ausbau der Luftverkehrsbeziehungen mit Chile

1. EINFÜHRUNG

Herkömmlicherweise wird der internationale Luftverkehr in bilateralen Abkommen zwischen einzelnen Staaten geregelt. Mit den so genannten „Open Skies“-Urteilen des Europäischen Gerichtshofs vom 5. November 2002 zeichnet sich jedoch der Beginn einer Luftfahrtaußenpolitik auf Gemeinschaftsebene ab.

Wie in der Mitteilung „Weiterentwicklung der Luftfahrtaußenpolitik der Gemeinschaft“¹ dargelegt wurde, werden Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und bestimmten Drittländern den erheblichen zusätzlichen Nutzen aufweisen, **neue wirtschaftliche Möglichkeiten durch die möglichst weit gehende Öffnung der Märkte und Förderung von Investitionschancen zu schaffen**. Außerdem werden solche Abkommen am besten geeignet sein, einen lautereren Wettbewerb zu sichern, indem sie eine **Regulierungskonvergenz fördern**.

Die Europäische Kommission hat daher vorgeschlagen, gezielte Verhandlungen aufzunehmen, die auf den Abschluss umfassender Luftverkehrsabkommen in den Hauptregionen der Welt gerichtet sind und die Aussichten für die Förderung der europäischen Industrie und die Gewährleistung eines lautereren Wettbewerbs stärken und gleichzeitig einen Beitrag zur Reform der internationalen Zivilluftfahrt leisten sollen. In seinen Schlussfolgerungen zu den Luftfahrtaußenbeziehungen hat der Rat Chile ausdrücklich als potenziellen Kandidaten für ein künftiges Ersuchen um umfassende Verhandlungsmandate zur Kenntnis genommen.²

Chile, das bereits ein Assoziierungsabkommen mit der Europäischen Gemeinschaft geschlossen hat, durch das bis 2013 eine Freihandelszone errichtet wird, hat um die Aufnahme von Verhandlungen über ein umfassendes Luftverkehrsabkommen mit der Europäischen Gemeinschaft ersucht. Mit seiner **marktorientierten Wirtschafts- und Verkehrspolitik und hohen Regulierungsstandards** ist Chile ein viel versprechender Kandidat für ein Luftverkehrsabkommen der neuen Generation mit der Europäischen Gemeinschaft.

Außerdem hat Chile seine Bereitschaft zur Reform des Rahmens für den internationalen Luftverkehr zusammen mit der Europäischen Gemeinschaft unter Beweis gestellt, indem es als erstes Land weltweit ein „horizontales Abkommen“ mit der Europäischen Gemeinschaft im Bereich des Luftverkehrs unterzeichnet hat.³

Ein umfassenderes Luftverkehrsabkommen mit Chile würde die wirtschaftlichen und politischen Bindungen zwischen der EU und Chile weiter stärken. Es wird Luftfahrtunternehmen, Flughäfen, Fluggästen, Versendern, der Fremdenverkehrswirtschaft und der Wirtschaft allgemein sowohl in der Europäischen Union als auch in Chile wirtschaftlichen Nutzen bringen. Außerdem wird es ein hervor-

¹ KOM(2005) 79.

² Schlussfolgerungen des Rates vom 27. Juni 2005 zu den Außenbeziehungen der Gemeinschaft im Bereich Luftverkehr.

³ Das „horizontale Abkommen“ ersetzt Bestimmungen in den bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen EU-Mitgliedstaaten und Chile, die sich als nicht mit dem EG-Recht vereinbar herausgestellt haben, durch ein Gemeinschaftsabkommen.

ragender Ausgangspunkt für den künftigen Ausbau der Luftverkehrsbeziehungen mit anderen lateinamerikanischen Ländern sein.

Mit dieser Mitteilung empfiehlt die Kommission daher dem Rat, die Kommission zu ermächtigen, im Namen der Europäischen Gemeinschaft **ein umfassendes Luftverkehrsabkommen mit Chile auszuhandeln, das auf die Marktöffnung und Regulierungszusammenarbeit und/oder -konvergenz ausgerichtet ist**, besonders in vorrangigen Bereichen wie der Flugsicherheit und Luftsicherheit, dem Umweltschutz und der Anwendung der Wettbewerbsregeln zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen.

Positive Beziehungen zwischen den chilenischen Luftfahrtbehörden und den Dienststellen der Europäischen Kommission haben sich bei den Verhandlungen über das „horizontale Abkommen“ und in Sondierungsgesprächen ergeben und stellen **eine hervorragende Grundlage für die Aufnahme von Verhandlungen über ein ehrgeiziges Luftverkehrsabkommen mit Chile** dar.

2. BESTEHENDER RAHMEN FÜR LUFTVERKEHRSDIENSTE ZWISCHEN DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT UND CHILE

2.1. Bilaterale Luftverkehrsabkommen zwischen EU-Mitgliedstaaten und Chile

Derzeit liegen den Luftverkehrsdiensten zwischen der EU und Chile bilaterale Luftverkehrsabkommen zwischen Chile und 11 EU-Mitgliedstaaten zugrunde.⁴ Eine Rechtsgrundlage für Luftverkehrsdienste zwischen den anderen 14 Mitgliedstaaten und Chile gibt es nicht.

Die bestehenden bilateralen Luftverkehrsabkommen bilden einen in sich nicht stimmigen Rahmen für Luftverkehrsdienste zwischen der EU und Chile. Einige Abkommen sind sehr liberal und machen keinerlei Einschränkungen hinsichtlich Flugfrequenzen und Streckenführung, während andere Abkommen enge Regeln für wirtschaftliche Schlüsselaspekte, wie wöchentliche Flugfrequenzen, Streckenführung und Tarife, umfassen. Diese unterschiedliche Ausgestaltung der bilateralen Luftverkehrsabkommen der Mitgliedstaaten mit Chile führt zu einer **Chancenungleichheit für Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft**.

Im September 2004 wurde ein Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Republik Chile über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten („horizontales Abkommen“) paraphiert.⁵ Das „horizontale Abkommen“ berichtigt diejenigen Bestimmungen in den bestehenden Luftverkehrsabkommen zwischen Chile und den EU-Mitgliedstaaten, die als mit dem EG-Recht unvereinbar erkannt wurden. Insbesondere ersetzt es Bestimmungen, nach denen Luftfahrtunternehmen im Eigentum und unter der Kontrolle von Staatsangehörigen eines bestimmten EU-Mitgliedstaats stehen müssen, durch eine Klausel zu „Luftfahrtunternehmen der

⁴ Belgien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Deutschland, Italien, Luxemburg, Niederlande, Spanien, Schweden und Vereinigtes Königreich.

⁵ KOM(2004) 829, Vorschlag für einen Beschluss des Rates über den Abschluss des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Republik Chile über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten. Der Rat hat den Vorschlag am 27. Juni 2005 angenommen.

Gemeinschaft⁶. Chile war das **erste Land weltweit, das sich mit der Europäischen Gemeinschaft auf ein „horizontales Abkommen“ geeinigt hat**, mit dem eine diskriminierungsfreie Rechtsgrundlage für Luftverkehrsdienste geschaffen wurde. Mit Unterzeichnung dieses Abkommens werden Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft Verkehrsrechte zwischen Chile und jedem EU-Mitgliedstaat, in dem sie niedergelassen sind, zustehen. Chilenische Luftfahrtunternehmen werden gewissen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts unterliegen, wenn sie Strecken innerhalb der Europäischen Gemeinschaft bedienen. Aufgrund der unterschiedlichen bilateralen Abmachungen war es jedoch notwendig, eine Nichtumgehungsklausel in das „horizontale Abkommen“ aufzunehmen, um eine mögliche Umgehung bestehender bilateraler Verkehrsrechtsbeschränkungen zu verhindern.

2.2. Luftverkehrspolitik in Chile – Vorreiter bei der Liberalisierung des Luftverkehrs

Chile ist hinsichtlich der Liberalisierung des Luftverkehrs eines der am weitesten fortgeschrittenen Länder. Die chilenische Luftverkehrspolitik beruht auf den Grundsätzen des freien Markteintritts, der freien Preissetzung, der „Open Skies“ und eines Minimums an staatlichen Eingriffen.

- Es gibt keine Obergrenze für ausländisches Eigentum an Luftfahrtunternehmen in Chile. Im November 2004 erhielt ein neues Luftfahrtunternehmen, das letztlich im Eigentum spanischer Kapitalgeber steht, die notwendigen Genehmigungen der chilenischen Behörden zur Aufnahme des In- und Auslandsflugverkehrs.
- Es bestehen keine Markteintrittsschranken für Luftfahrtunternehmen. Luftfahrtunternehmen erhalten eine Genehmigung für den Flugbetrieb, wenn sie über ein gültiges Luftverkehrsbetreiberzeugnis verfügen, das ihre Fähigkeit zur sicheren Durchführung des Flugverkehrs bescheinigt, und wenn sie die notwendigen Versicherungsanforderungen erfüllen.
- Im Gegensatz zur weltweit geübten Praxis erlaubt Chile es ausländischen Luftfahrtunternehmen, Inlandsflüge durchzuführen, sofern Gegenseitigkeit gegeben ist.
- In den bilateralen Beziehungen mit mehr als 30 Ländern hat Chile unbegrenzte Verkehrsrechte der dritten und vierten Freiheit erteilt.⁶
- Internationale Verkehrsrechte werden in einer öffentlichen Auktion zugeteilt, falls es mehr als einen Bewerber gibt. Verkehrsrechte sind zwischen Luftfahrtunternehmen frei übertragbar.
- Chile ist Unterzeichner des Multilateralen Übereinkommens zur Liberalisierung des internationalen Luftverkehrs (MALIAT) und eines

⁶ Die dritte Freiheit umfasst das Recht, Fluggäste und/oder Fracht vom Heimatland in ein anderes Land zu befördern. Die vierte Freiheit umfasst das Recht, Fluggäste und/oder Fracht von einem anderen Land in das Heimatland zu befördern.

Zusatzprotokolls.⁷ Aufgrund des MALIAT-Übereinkommens und des MALIAT-Protokolls erteilt Chile seinen Partnerländern nicht nur unbeschränkte Verkehrsrechte der dritten und vierten Freiheit, sondern auch unbeschränkte Verkehrsrechte der fünften und siebten Freiheit.⁸

- Chile ist ein Motor des noch andauernden Prozesses der Integration der lateinamerikanischen Luftverkehrsmärkte. Chile ist Unterzeichner des Übereinkommens von Fortaleza, mit dem ein offener Marktzugang auf subregionaler Ebene in Südamerika eingeführt wird.⁹
- Wenn das Wettbewerbsrecht es nicht erfordert, greift Chile nicht in die Preissetzung von Luftfahrtunternehmen ein. Die Preissetzung auf nicht dem Wettbewerb ausgesetzten, also im Monopol oder Quasimonopol beflogenen Strecken wird durch die Luftfahrtbehörden überwacht.
- Mit der wirtschaftlichen Liberalisierung des Luftverkehrssektors ging die strikte Durchsetzung von Sicherheitsnormen, Nutzerrechten und Wettbewerbsvorschriften einher.
- Der Flughafensektor steht Privatinvestoren offen. Europäische Investoren sind zu 30 % am Betreiberkonsortium des Flughafens Santiago International beteiligt.

3. WEITERE STÄRKUNG DER BEZIEHUNGEN ZU EINEM PRIVILEGIERTEN UND VERLÄSSLICHEN PARTNER IN SÜDAMERIKA

Chile ist der wichtigste Partner der Europäischen Union in Südamerika. Im November 2002 unterzeichneten Chile und die Europäische Union ein Assoziierungsabkommen.¹⁰ Durch das Abkommen wird eine **politische und wirtschaftliche Assoziation zwischen Chile und der EU** geschaffen, die auf Gegenseitigkeit, das gemeinsame Interesse und die Vertiefung der Beziehungen in allen Anwendungsbereichen gegründet ist.

Das Assoziierungsabkommen zwischen der EU und Chile wird bis 2013 eine **Freihandelszone** für Waren schaffen. Zollabgaben auf Industrieerzeugnisse werden bis 2010 vollständig abgeschafft. Das Abkommen schafft auch eine Freihandelszone

⁷ Andere Unterzeichner des MALIAT-Protokolls sind Neuseeland, Singapur und Brunei. Das MALIAT-Übereinkommen umfasst außerdem die USA, Samoa und Tonga.

⁸ Die fünfte Freiheit umfasst das Recht, Fluggäste und/oder Fracht von einem Land in ein Drittland auf Flügen zu befördern, die in dem Heimatland des Luftfahrtunternehmens beginnen, z. B. im Fall eines chilenischen Luftfahrtunternehmens die Beförderung von Fluggästen zwischen Spanien und Deutschland auf einem Flug Santiago-Madrid-Frankfurt. Die siebte Freiheit umfasst das Recht, Zahlgäste/Zahlfracht zwischen zwei Ländern außerhalb des Heimatlands des Luftfahrtunternehmens zu befördern, z. B. im Fall eines chilenischen Luftfahrtunternehmens die Beförderung von Fluggästen zwischen Neuseeland und Brunei.

⁹ Andere Unterzeichner des Übereinkommens von Fortaleza sind Argentinien, Brasilien, Paraguay, Uruguay, Bolivien und Peru.

¹⁰ Abkommen zur Gründung einer Assoziation zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Republik Chile andererseits – Schlussakte, ABl. L 352 vom 30.12.2002, S. 3. Das Abkommen ist am 1. März 2005 in Kraft getreten.

für Dienstleistungen und sieht die Liberalisierung der Investitionen vor.¹¹ Luftverkehrsdienstleistungen sind jedoch aus dem Anwendungsbereich des Assoziierungsabkommens zwischen der EU und Chile ausgeschlossen.¹²

Die EU ist der wichtigste Handelspartner Chiles. Im Jahr 2003 beliefen sich die chilenischen Ausfuhren nach der EU auf 7 Mrd. €. Die EU-Ausfuhren nach Chile hatten einen Umfang von 3 Mrd. €. **Allein zwischen 2001 und 2003 ist der Warenhandel zwischen der EU und Chile um 27 % gewachsen.** Die EU ist mit einem Bestand an Direktinvestitionen von insgesamt 12,7 Mrd. €, was 36 % der gesamten ausländischen Direktinvestitionen ausmacht, der größte Investor in Chile.¹³

Im März 2004 ersuchte Chile förmlich um die Aufnahme von Verhandlungen über ein liberales Luftverkehrsabkommen mit der Europäischen Union. Chile hat sein Interesse an einem Abkommen, das sowohl die Liberalisierung des Marktzugangs als auch die Regulierungskonvergenz umfasst, auf dem 2. EU-Chile-Assoziierungsrat im Mai 2005 erneut bekundet.¹⁴ Die Aufnahme von Verhandlungen über den Luftverkehr **wird die wirtschaftlichen und politischen Bindungen zwischen der EU und Chile weiter stärken.** Da Chile das erste Land der südlichen Hemisphäre war, mit dem ein Assoziierungsabkommen geschlossen wurde und das eine Freihandelszone mit der EU errichtet hat, ist es nur folgerichtig, dass Chile auch zu den ersten Ländern gehören sollte, mit denen die EU ein umfassendes Luftverkehrsabkommen schließt.

4. WIRTSCHAFTLICHER NUTZEN EINES LUFTVERKEHRSABKOMMENS ZWISCHEN DER EU UND CHILE

Das Passagieraufkommen im Luftverkehr zwischen der Europäischen Union und Chile beläuft sich insgesamt auf rund 600 000 Fluggäste im Jahr. Aufgrund der Entfernungen nutzt ein Großteil der Fluggäste Umsteigeverbindungen über andere lateinamerikanische Länder.

Während die bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen verschiedenen EU-Mitgliedstaaten und Chile die Zahl der Flüge nicht beschränken, gelten für die wirtschaftlich bedeutendsten Märkte¹⁵ Abkommen, die die Möglichkeiten der Luftfahrtunternehmen, Luftverkehrsdienste entsprechend der Passagiernachfrage anzubieten, begrenzen. **Die bestehenden Beschränkungen begrenzen das potenzielle Wachstum der Luftverkehrsdienste zwischen der EU und Chile.** Das durchschnittliche Wachstum im Luftverkehr zwischen der EU und Chile wird für den Zeitraum 2004 und 2008 auf jährlich 5,9 % geschätzt.¹⁶

In den letzten Monaten haben Luftfahrtunternehmen sowohl aus der EU als auch aus Chile ihr Interesse an einem Eintritt in den Luftverkehrsmarkt EU-Chile bekundet. Die bestehenden Beschränkungen in den bilateralen Abkommen würden ihnen

¹¹ Artikel 94 des Assoziierungsabkommens.

¹² Artikel 95 Absatz 2 Buchstabe d des Assoziierungsabkommens.

¹³ Quelle: Eurostat, 2004.

¹⁴ Gemeinsame Erklärung des 2. EU-Chile-Assoziierungsrats, 26. Mai 2005.

¹⁵ Auf Spanien, Deutschland und Frankreich entfallen mehr als 90 % des Passagierverkehrs zwischen der EU und Chile.

¹⁶ Quelle: IATA-Prognose Passagierverkehr 2004-2008.

jedoch keinen Linienflugbetrieb ermöglichen. **Der Fremdenverkehr zwischen der EU und Chile hat zwischen 1998 und 2004 um 50 % zugenommen**¹⁷, ein weiteres Wachstum des touristischen Markts könnte aber durch die bestehenden Beschränkungen in den Luftverkehrsabkommen behindert werden, falls keine Maßnahmen ergriffen werden.

Die Handelsströme zwischen der EU und Chile haben allein zwischen 2001 und 2003 um 27 % zugenommen. Eine Aufhebung der bestehenden Beschränkungen für Luftverkehrsdienste würde **ein ungehindertes Wachstum des Handels zwischen der EU und Chile erleichtern**, besonders angesichts der großen Entfernungen und des hohen Anteils verderblicher Waren am Gütertausch mit Chile.

Die Beseitigung von Beschränkungen könnte **die Marktchancen von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft erhöhen**. Der Luftverkehr zwischen der EU und Chile dürfte bei einer Freigabe der Zahl der wöchentlichen Flüge und der Flugstrecken zunehmen. Es wäre von einer größeren Zahl an Direktflügen zwischen der EU und Chile auszugehen, was es Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ermöglichen würde, ihren Marktanteil am Gesamtvolumen des Luftverkehrsmarkts EU-Chile auszuweiten. Eine weitere Liberalisierung und in der Folge mehr Direktflüge werden zu **größeren Wahlmöglichkeiten der europäischen Fluggäste und Versender bei Flügen nach Chile**, einem wichtigen Handelspartner der Europäischen Union, führen. Eine Ausweitung der Luftverkehrsdienste, besonders der Direktflüge, wird auch eine weitere **Zunahme des Handels und Tourismus zwischen der EU und Chile** erleichtern.

Da auf die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft derzeit beinahe zwei Drittel des Passagiermarkts und 70 % des Frachtmarkts entfallen¹⁸ und über 65 % der zwischen der EU und Chile reisenden Fluggäste ihren Wohnsitz in Europa haben¹⁹, wird davon ausgegangen, dass der **Großteil dieses wirtschaftlichen Nutzens der europäischen Luftverkehrsbranche, den europäischen Verbrauchern und der europäischen Wirtschaft insgesamt zugute kommen würde**.

Mit seinem modernen Regulierungsrahmen ist Chile ein herausgehobener Kandidat für eine Vertiefung der Luftverkehrsbeziehungen mit der Gemeinschaft in einem offenen Luftverkehrsraum, sowohl hinsichtlich des Marktzugangs als auch der Regulierungszusammenarbeit. Eine größere **Regulierungszusammenarbeit zwischen der EU und Chile würde den Luftverkehr zwischen der EU und Chile weiter erleichtern**.

Möglicherweise sogar wichtiger als die unmittelbaren wirtschaftlichen Auswirkungen auf den Markt EU-Chile sind die mittelfristigen Auswirkungen auf andere Luftverkehrsmärkte. Der **wirtschaftliche Nutzen offener internationaler Luftverkehrsmärkte** wurde in einer Studie im Auftrag der Europäischen Kommission zu den wirtschaftlichen Auswirkungen eines offenen Luftverkehrs-

¹⁷ Quelle: Sernatur, Estadísticas de Turismo.

¹⁸ Passagiermarktanteile im Jahr 2004: Lan Chile 32 %, Iberia 31 %, Lufthansa 20 %, Air France 12 %. Frachtmarktanteile im Jahr 2004: Lan Chile 30 %, Iberia 22 %, Martinair 18 %, Air France 13 %, Cargolux 10 %, Lufthansa 7 %. Quelle: Junta de Aeronautica Civil.

¹⁹ Quelle: Sernatur, 2005.

raums zwischen der EU und den USA eindeutig belegt.²⁰ Der Luftverkehr dürfte bei einer Aufhebung bestehender Beschränkungen der Zahl der wöchentlichen Flüge und der Flugstrecken zunehmen. Bei offenem Marktzugang können die Luftfahrtunternehmen die neuen Marktchancen nutzen und Luftverkehrsdienste auf den von den Kunden nachgefragten Strecken anbieten. Grenzüberschreitende Investitionen bringen weitere Effizienzgewinne mit sich.

Längerfristig könnte ein Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und Chile **umfassendere wirtschaftliche Auswirkungen auf den Luftverkehr zwischen der EU und anderen lateinamerikanischen Märkten** haben. Chile ist Vorreiter bei der Liberalisierung des Luftverkehrs in Lateinamerika, sowohl in politischer wie wirtschaftlicher Hinsicht. Chile hat bereits das liberalste bilaterale Luftverkehrsabkommen der Welt mit Uruguay geschlossen, in dem sogar der Zugang zu Inlandsflügen vorgesehen ist. Chile hat vor kurzem seine Zusammenarbeit mit Argentinien und Brasilien im Luftverkehrssektor verstärkt und ein neues „Open Skies“-Abkommen mit Paraguay unterzeichnet. Somit verfügt Chile über relativ moderne und liberale Abkommen mit allen Mercosur-Ländern. Außerdem ist Chile der Hauptakteur bei dem von der Branche vorangetriebenen Integrationsprozess in Lateinamerika. Das maßgebende chilenische Luftfahrtunternehmen, LAN, hat Tochterunternehmen in Peru, Ecuador und Argentinien gegründet. Längerfristig könnte ein Luftverkehrsabkommen mit Chile auf benachbarte Länder in Lateinamerika ausgedehnt werden, was den wirtschaftlichen Nutzen eines umfassenden Luftverkehrsabkommens mit Chile noch erhöhen würde.

Der **eindeutige potenzielle Nutzen eines offenen Luftverkehrsabkommens mit Chile** wurde in einer Folgenabschätzung unabhängiger Berater bestätigt. Mag auch der kurzfristige wirtschaftliche Nutzen aufgrund der geringen Zahl von Nonstop-Flügen zwischen der Gemeinschaft und Chile und des bereits gegebenen Marktzugangs begrenzt sein, ergeben sich selbst kurzfristig doch kommerzielle Vorteile für die Luftverkehrsbranche der EU. Es wurde bestätigt, dass der regulatorische und politische Rahmen für den Luftverkehr in Chile es der Gemeinschaft ermöglichen würde, ohne große Hindernisse ein Musterabkommen mit Chile zu erreichen, das ein größeres Ausmaß an Regulierungskonvergenz und neue Chancen für die Branche und Nutzer in Europa mit sich bringen würde. Die Studie unterstrich auch den erheblichen wirtschaftlichen Nutzen, der sich längerfristig für die europäische Luftverkehrsbranche, die Luftverkehrsnutzer und andere Wirtschaftsbeteiligte ergibt, wenn die Auswirkungen auf die Beziehungen mit anderen lateinamerikanischen Ländern berücksichtigt werden.

5. SCHLUSSFOLGERUNGEN: ERHEBLICHER ZUSÄTZLICHER NUTZEN EINES KÜNFTIGEN LUFTVERKEHRSABKOMMEN ZWISCHEN DER EU UND CHILE

Ein modernisierter Rahmen für den Luftverkehr zwischen der EU und Chile bietet beachtliche neue Möglichkeiten zur Stärkung des Luftverkehrs in einem von gleichen Wettbewerbsbedingungen geprägten Umfeld. Darüber hinaus wird ein

²⁰ The Brattle Group, The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area, Studie für die Europäische Kommission, Dezember 2002.

entsprechendes Abkommen die hervorragenden wirtschaftlichen und politischen Beziehungen zwischen der EU und Chile weiter stärken.

Dem Modell einer Luftverkehrspartnerschaft zwischen der Europäischen Union und Chile liegt das Bestreben zugrunde, eine Reformagenda auf internationaler Ebene voranzubringen. Das daraus resultierende Abkommen zur Liberalisierung des Luftverkehrs zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Chile würde einen modernen Rahmen für Luftverkehrsdienste zwischen der EU und Chile schaffen, das einen möglichst offenen Marktzugang und eine Zusammenarbeit und Konvergenz bei der Regulierung vorsieht. Im Erfolgsfall könnte es ein **Modell für eine erweiterte Luftverkehrspartnerschaft mit anderen südamerikanischen Ländern** darstellen.

Die Verhandlungen werden die **gegenseitige Marktöffnung** anstreben. Luftverkehrsdienste zwischen der EU und Chile werden häufig mit einer Zwischenlandung in Ländern, die selbst wichtige Märkte darstellen, durchgeführt, z. B. in Brasilien oder Argentinien. Deshalb sind Rechte der fünften Freiheit für Flüge mit solchen Zwischenlandungsorten wichtig, um den Nutzen eines Abkommens mit Chile weiter zu erhöhen. Chile teilt das Ziel einer Liberalisierung des Luftverkehrs und hat in Sondierungsgesprächen bereits seine Bereitschaft bekundet, Kabotagerechte, d. h. Rechte zur Durchführung von Inlandsflügen in Chile, zu erteilen. Solche Kabotagerechte wären ein willkommener Präzedenzfall für laufende Verhandlungen der Gemeinschaft mit anderen Drittländern.

Die gegenseitige Marktöffnung wurde in den Beziehungen mit Chile von einigen Mitgliedstaaten bereits vollzogen. Vor kurzem hat Finnland ein Abkommen mit Chile geschlossen, das die vollständige Marktliberalisierung vorsieht. Andere Mitgliedstaaten haben jedoch noch keinen weiter gehenden Marktzugang in ihren Beziehungen zu Chile erreicht. Vierzehn Mitgliedstaaten verfügen derzeit über gar keinen Zugang zum chilenischen Markt. Dieser in sich unstimmige und fragmentierte Rahmen hat dazu geführt, dass die Chancen zwischen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ungleich verteilt sind, wo doch der Binnenmarkt die Chancengleichheit zwischen allen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft gewährleisten soll.

Ein umfassendes Luftverkehrsabkommen auf Gemeinschaftsebene würde den Luftverkehrsbeziehungen der Gemeinschaft mit Chile eine stimmige Grundlage geben und **gleiche Chancen für alle Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft im Luftverkehr mit Chile** sichern. Außerdem würde es **beachtliche neue Marktchancen für Luftfahrtunternehmen** in den 14 Mitgliedstaaten, die derzeit über keine Verkehrsrechte von und nach Chile verfügen, eröffnen. Ein Luftverkehrsabkommen auf Gemeinschaftsebene würde kleineren Luftfahrtunternehmen die Möglichkeit verschaffen, ihr Netz auf Chile auszudehnen. Während die Verkehrsnachfrage auf Strecken zwischen verschiedenen Mitgliedstaaten und Chile zu gering sein mag, um Direktflüge auf Dauer wirtschaftlich durchführen zu können, würde es den Luftfahrtunternehmen sehr nutzen, das Code-Sharing auf Flügen ihrer Allianzpartner nach und von Chile praktizieren zu können.

Offene Luftverkehrsmärkte benötigen einen Rahmen, der einen lautereren Wettbewerb und die Einhaltung anspruchsvoller Standards in den Bereichen Flugsicherheit, Luftsicherheit und Umweltschutz gewährleistet. Marktöffnung und Regulierungszusammenarbeit in Richtung Konvergenz gehen Hand in Hand. Die bilateralen

Luftverkehrsabkommen zwischen einigen Mitgliedstaaten und Chile haben chilenischen Luftfahrtunternehmen einen uneingeschränkten Marktzugang verschafft, dabei aber keine ausreichende Regulierungskonvergenz gewährleistet. Ein umfassendes Luftverkehrsabkommen mit Chile auf Gemeinschaftsebene wird in gleicher Weise **hohe Standards in den Bereichen Flugsicherheit, Luftsicherheit, Umweltschutz und Schutz der Fluggäste stärken und weitere Regulierungsfragen aufgreifen.**

Hinsichtlich Umweltfragen muss das Abkommen mit dem Engagement der Gemeinschaft zugunsten einer **nachhaltigen Entwicklung** vereinbar sein. Abgesehen von dem oben dargelegten wirtschaftlichen Nutzen gehen mit dem erwarteten Luftverkehrswachstum auch unerwünschte Nebenwirkungen einher, besonders bei der Luftqualität und der Lärmbelastung an Flughäfen sowie durch den Beitrag zum globalen Klimawandel. Wichtig ist, dass das Abkommen die Fähigkeit der EU nicht einschränkt, rechtliche oder wirtschaftliche Instrumente zur Minderung dieser abträglichen Auswirkungen einzusetzen.

Die Sicherstellung eines lautereren Wettbewerbs ist eine Schlüsselfrage in offenen Luftverkehrsmärkten. Indem durch ein umfassendes Luftverkehrsabkommen zwischen der Gemeinschaft und Chile ein größeres Maß an Regulierungskonvergenz erreicht wird, werden **gleiche Wettbewerbsbedingungen gewährleistet**, so dass Wettbewerbsverfälschungen vermieden werden. Chile verfügt über machtvolle Wettbewerbsbehörden zur Durchsetzung von Wettbewerbsvorschriften. Die Luftverkehrsbranche erhält keinerlei staatliche Unterstützung, auch nicht im Gefolge der Branchenkrise nach dem 11. September 2001. Bei der Flugsicherheit kann Chile eine hervorragende Bilanz in Südamerika vorweisen, die sich mit europäischen Standards messen kann. Folglich bestehen hervorragende **Aussichten für eine hochgradige Regulierungszusammenarbeit und/oder -konvergenz zwischen der Gemeinschaft und Chile** auf der Grundlage des derzeitigen Niveaus der Durchsetzung von Flugsicherheits- und Luftsicherheitsstandards, Wettbewerbsregeln und Rechten der Luftverkehrsnutzer in Chile.

In informellen Sondierungsgesprächen hat Chile seine **Bereitschaft zur Erzielung einer hochgradigen Regulierungskonvergenz mit der Gemeinschaft** bekundet, durch die der Luftverkehr zwischen der EU und Chile erleichtert werden soll. Eine solche Regulierungskonvergenz kann nur auf Gemeinschaftsebene erreicht werden; die bilateralen Abkommen gewährleisten keine ausreichende Regulierungszusammenarbeit. Ein Abkommen wird die Verfahren der Zusammenarbeit festlegen, mit denen sichergestellt wird, dass die Bestimmungen des Abkommens eingehalten und weiterentwickelt werden.

Der erhebliche zusätzliche Nutzen eines Luftverkehrsabkommens mit Chile könnte durch ähnliche Abkommen mit anderen lateinamerikanischen Ländern noch gesteigert werden. Die neue Partnerschaft zwischen der Europäischen Union und Chile sollte daher ein **Modell für die Region** und offen sein für andere Länder, die sich dem möglicherweise anschließen möchten.

Angesichts dessen empfiehlt die Europäische Kommission, der Rat möge die Kommission ermächtigen, Verhandlungen mit Chile im Hinblick auf den Abschluss eines umfassenden Luftverkehrsabkommens aufzunehmen.

Die Kommission wird bei der weiteren Ausarbeitung und Erreichung der in den Verhandlungsdirektiven dargelegten Ziele eng mit den Mitgliedstaaten und allen beteiligten Kreisen zusammenarbeiten.