



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 05.09.2005  
COM(2005) 406 végleges

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE**

**A Chilével folytatott légi közlekedési kapcsolatok megerősítéséről**

## 1. BEVEZETÉS

A nemzetközi légi közlekedést hagyományosan az egyes államok közti kétoldalú egyezmények szabályozzák. Azonban az Európai Bíróság 2002. november 5-én hozott „nyitott égbolt” ítéletei jelentik a közösségi szintű külső légiközlekedési politika kezdetét.

A „*Közösség légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitikája cselekvési programjának kidolgozásáról*”<sup>1</sup> című közleményben az szerepel, hogy az Európai Közösség és egyes harmadik országok közötti megállapodások lényeges hozzáadott értéket képviselnek, mivel **új piacok nyitásával és a befektetési lehetőségek előmozdításával új gazdasági lehetőségeket hoznak létre**. Ezenkívül az ilyen megállapodások jelentik a legjobb módot a tisztességes piaci versenynek a **szabályozási környezet konvergenciáján** keresztüli biztosítására.

Ezért az Európai Bizottság javasolta célzott tárgyalások megkezdését a világ főbb régióiban globális légiközlekedési egyezmények megkötése érdekében, amelyek célja az európai ipar lehetőségeinek előmozdítása és a tisztességes piaci verseny biztosítása, ugyanakkor a nemzetközi polgári légi közlekedés reformjának segítése. A légiközlekedési külkapcsolatokra vonatkozó következtetéseiben<sup>2</sup> a Tanács kifejezetten megjelölte Chilét, mint a jövőbeni átfogó tárgyalások egyik potenciális jelöltjét.

Chile már társulási megállapodást kötött az Európai Közösséggel, ami 2013-ig szabadkereskedelmi területet hoz létre, és kérte a tárgyalások megkezdését az Európai Közösséggel egy átfogó légiközlekedési megállapodás megkötéséről. **Piacorientált gazdasági és közlekedéspolitikájával és magas szintű szabályozásával** Chile ígéretes jelölt egy új generációs megállapodás Európai Közösséggel történő megkötésére.

Ezenkívül Chile kinyilvánította hajlandóságát a nemzetközi légi közlekedés az Európai Közösséggel együtt végzett reformjára, mivel az első ország volt, amely „horizontális megállapodást” írt alá az Európai Közösséggel a légi közlekedés területén<sup>3</sup>.

Egy Chilével kötött átfogóbb légiközlekedési megállapodás tovább erősítené az EU és Chile közti gazdasági és politikai kapcsolatokat. A reform gazdasági előnyöket jelent a légi fuvarozók, repülőterek, utasok, szállítók, a turizmus és a tágabb értelemben vett gazdaság számára az Európai Unióban és Chilében egyaránt. Ezenkívül kitűnő kiindulási pont lesz a jövőben a légiközlekedési kapcsolatok erősítéséhez a többi latin-amerikai országgal.

---

<sup>1</sup> COM (2005) 79.

<sup>2</sup> A Közösség légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitikája menetrendjének kidolgozásáról szóló, 2005. június 27-i tanácsi következtetések.

<sup>3</sup> A „horizontális megállapodás” egy közösségi megállapodással váltja fel az EU tagállamai és Chile között kötött kétoldalú légiközlekedési szolgáltatásokról szóló megállapodások azon rendelkezéseit, amelyek összeegyeztethetetlenek az EK jogával.

E közleményben a Bizottság ezért javasolja a Tanácsnak, hogy hatalmazza fel a Bizottságot, hogy az Európai Közösség nevében **egy átfogó légiközlekedési megállapodást hozzon létre Chilével, a piac megnyitása és szabályozási együttműködés és/vagy konvergencia céljából**, főként az olyan kiemelt területeken, mint például repülésbiztonság, –védelem, környezetvédelem, valamint olyan versenyszabályok alkalmazása, amelyek egyenlő feltételeket biztosítanak a verseny számára.

A „horizontális megállapodás”-hoz kapcsolódó tárgyalások és a tájékoztató célú megbeszélések során Chile légiközlekedési hatóságai és az Európai Bizottság szolgálatai között jó kapcsolatok alakultak ki, ami **kiváló alapot szolgáltat a Chilével folytatandó ambiciózus légiközlekedési tárgyalásokhoz**.

## 2. AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉG ÉS CHILE KÖZÖTTI LÉGIKÖZLEKEDÉSI SZOLGÁLTATÁSOKRA VONATKOZÓ JELENLEGI SZABÁLYOZÁSI KERET

### 2.1. Kétoldalú légiszolgáltatási megállapodások az EU tagállamok és Chile között

Jelenleg az EU és Chile közötti légiközlekedési szolgáltatásokat a Chile és 11 EU tagállam közti kétoldalú légiközlekedési szolgáltatási megállapodások szabályozzák.<sup>4</sup> A többi 14 tagállam és Chile között nincs lefektetve a légiközlekedési szolgáltatások jogi alapja.

A jelenlegi kétoldalú légiközlekedési szolgáltatási megállapodások következtelen szabályozási keretet határoznak meg az EU és Chile közötti légiközlekedési szolgáltatásokkal kapcsolatban. Míg néhány egyezmény nagyon liberális, és nem állapít meg korlátozásokat a járatok sűrűségére vagy menetrendjére vonatkozóan, más megállapodások szigorúan szabályozzák a fő gazdasági szempontokat, mint pl. hetenkénti járatszám, menetrend és jegyárak. A tagállamok és Chile között létrejött kétoldalú légiszolgáltatási megállapodások említett eltérései **egyenlőtlenségekhez vezetnek a közösségi légi fuvarozók számára elérhető lehetőségek terén**.

2004 szeptemberében az Európai Bizottság parafálta Chilével a légi szolgáltatások bizonyos kérdéseiről szóló megállapodást („horizontális megállapodás”).<sup>5</sup> A „horizontális megállapodás” korrigálja az EU tagállamai és Chile között kötött kétoldalú légiközlekedési szolgáltatásokról szóló megállapodások azon rendelkezéseit, amelyek összeegyeztethetetlenek az EK jogával. A megállapodás különösen azokat a rendelkezéseket váltja fel a „közösségi légi fuvarozó” záradékkal, amelyek a légi fuvarozókra vonatkozóan az adott EU tagállam tulajdonát és irányítását határozták meg. Chile volt **az első ország a világon, aki „horizontális megállapodást” kötött az Európai Közösséggel**, amely diszkriminációmentes jogi alapot biztosít a légiközlekedési szolgáltatások számára. Az említett megállapodás aláírása után a közösségi légi fuvarozók jogosultak lesznek a Chile és a telephelyük szerinti EU tagállam közti forgalmi jogok alkalmazására. A chilei légi fuvarozókra a

<sup>4</sup> Belgium, Dánia, az Egyesült Királyság, Finnország, Franciaország, Hollandia, Luxemburg, Németország, Olaszország, Spanyolország és Svédország.

<sup>5</sup> Az Európai Közösség és a Chilei Köztársaság között a légi szolgáltatások bizonyos kérdéseiről létrejött megállapodás megkötéséről, aláírásáról és ideiglenes alkalmazásáról szóló határozatjavaslat, COM (2004) 829. A javaslatot a Tanács 2005. június 27-én elfogadta.

közösségi jog egyes rendelkezései vonatkoznak az Európai Közösségen belül indított járatokkal kapcsolatban. Az eltérő kétoldalú megállapodások miatt szükségessé vált egy „kijátszást tiltó” rendelkezést szerepeltetni a „horizontális megállapodásban”, amelynek célja, hogy megakadályozza a közlekedési jogokra vonatkozó kétoldalú korlátozások lehetséges kijátszását.

## **2.2. Chile légi közlekedési politikája – Úttörő szerep a légi közlekedés liberalizációjában**

A légi közlekedés liberalizációja területén Chile egyike a legfejlettebb országoknak. Chile légi közlekedési politikája a szabad piacra lépés, az árképzés szabadsága, a nyitott égbolt és minimális kormányzati beavatkozás alapelvein nyugszik.

- A légi fuvarozók külföldi tulajdonszerzésére vonatkozóan Chile nem állapít meg korlátozást. 2004 novemberében egy új, spanyol tőkével alapított légi fuvarozó megkapta a szükséges engedélyeket és jogosítványokat a chilei hatóságoktól belföldi és nemzetközi járatok indítására.
- A légi fuvarozók számára nincsenek akadályok a piacra lépéshez. A légi fuvarozók akkor működhetnek, ha rendelkeznek a biztonságos légi közlekedési tevékenységre való alkalmasságot bizonyító, érvényes működési engedéllyel (AOC), és teljesítik a szükséges biztosítási követelményeket.
- A világszerte követett gyakorlattal szemben Chile viszonyossági alapon engedélyezi a külföldi légi fuvarozók számára belföldi járatok üzemeltetését.
- A több mint 30 országgal kötött kétoldali megállapodásokban Chile korlátozásmentes harmadik és negyedik forgalmi szabadságjogot biztosított.<sup>6</sup>
- Több jelentkező esetén a nemzetközi forgalmi jogokat nyilvános árverésen értékesítik. A forgalmi jogok szabadon átruházhatók a légi fuvarozók között.
- Chile aláírta a Többoldalú Megállapodás a Légi Közlekedés Liberalizációjáért (MALIAT) elnevezésű megállapodást és annak további jegyzőkönyvét.<sup>7</sup> A MALIAT és a MALIAT jegyzőkönyv alapján Chile a partnerországoknak nem csak korlátozásmentes harmadik és negyedik forgalmi szabadságjogot, hanem korlátozásmentes hatodik és hetedik forgalmi szabadságjogot is biztosít.<sup>8</sup>
- Chile a folyamatban levő piaci integráció fő motorja a latin-amerikai légi közlekedési piacokon. Chile részese a dél-amerikai szubregionális

---

<sup>6</sup> A harmadik forgalmi szabadságjog jelenti az utasok és áru székhely szerinti országból egy másik országba fuvarozásának jogát. A negyedik forgalmi szabadságjog jelenti az utasok és áru másik országból a székhely szerinti országba fuvarozásának jogát.

<sup>7</sup> A MALIAT-jegyzőkönyv többi aláírói Új-Zéland, Szingapúr és Brunei. A MALIAT-egyezménynek ezenkívül részesei az Egyesült Államok, Szamoa és Tonga.

<sup>8</sup> Az ötödik szabadság joga az utasok vagy/és teheráru szállítását egy országból egy harmadik országba, ahol a szolgáltatás a saját hazából ered, biztosítja, pl. egy chilei légitársaság utasokat szállít Spanyolország és Németország között a Santiago-Madrid-Frankfurt járaton. A hetedik szabadság joga a hazán kívüli két ország közti közlekedést biztosítja, pl. egy chilei légitársaság utasokat szállít Új Zéland és Brunei között.

viszonylatokhoz történő szabad piaci hozzáférést biztosító Fortaleza-egyezménynek.<sup>9</sup>

- Ha a versenyjogi előírások nem teszik szükségessé, Chile nem avatkozik bele a légi fuvarozók árképzésébe. A nem versenyképes, azaz monopolisztikus vagy kvázi-monopolisztikus viszonylatok árképzését légügyi hatóságok felügyelik.
- A légitársasági ágazat gazdasági liberalizációját a védelmi és biztonsági előírások, az utasok jogainak, valamint a versenyszabályok szigorú betartatása kísérte.
- A repülőtér üzletág is nyitva áll a magánbefektetések előtt. A santiagoói nemzetközi repülőteret üzemeltető repülőtéri konzorciumban 30%-os részesedése van az európai befektetőknek.

### 3. A KAPCSOLATOK TOVÁBBI ERŐSÍTÉSE KIEMELT ÉS MEGBÍZHATÓ DÉL-AMERIKAI PARTNERÜNKKEL

Chile az Európai Unió legfontosabb partnere Dél-Amerikában. 2002 novemberében Chile és az Európai Unió társulási megállapodást kötött.<sup>10</sup> A szerződés politikai és gazdasági társulást hozott létre az EU és Chile között, a viszonyosság, közös érdekek és a szerződés hatálya alá tartozó összes területen ápolt kapcsolatok elmélyítése alapján.

Az EU és Chile közti társulási megállapodás 2013-ig **szabadkereskedelmi területet** hoz létre az áruk piacán. 2010-ig teljesen meg fognak szűnni az ipari termékekre kivetett vámok. A szerződés a szolgáltatásokra vonatkozóan is szabadkereskedelmi területet hoz létre, és rendelkezik a befektetések liberalizációjáról is.<sup>11</sup> Azonban a légitársasági szolgáltatások nem tartoznak az EU és Chile közti társulási megállapodás hatálya alá.<sup>12</sup>

Chile számára az EU a legfontosabb kereskedelmi partner. 2003-ban az EU-ba irányuló chilei export összesen 7 milliárd eurót tett ki. Az EU 3 milliárd euró értékben exportált Chilébe. **Az EU és Chile közötti árukereskedelem csak 2001 és 2003 között 27%-kal nőtt.** 12,7 milliárd euró külföldi közvetlen befektetéssel az EU a legnagyobb befektető Chilében, ami a teljes külföldi közvetlen befektetések 36%-át jelenti.<sup>13</sup>

2004 márciusában Chile hivatalosan is kérte az Európai Unióval kötendő liberális légitársasági megállapodással kapcsolatos tárgyalások megkezdését. A 2005. májusában tartott 2. EU–Chile Társulási Tanács során Chile ismételten kifejezte érdekeltségét egy olyan megállapodás létrehozásában, ami a piaci hozzáférés liberalizációját a szabályozási konvergenciával kötné össze.<sup>14</sup> A légi közlekedés

<sup>9</sup> A Fortaleza-egyezmény többi aláírója Argentína, Brazília, Paraguay, Uruguay, Bolívia és Peru.

<sup>10</sup> Egyrészt az Európai Közösségek és tagállamai, másrészt a Chilei Köztársaság közötti társulási létrehozásáról szóló megállapodás – Záróokmány, *Hivatalos Lap L 352.*, 2002.12.30., 3–1450. o. Ez a megállapodás 2005. március 1-jén lépett hatályba.

<sup>11</sup> A társulási megállapodás 94. cikke.

<sup>12</sup> A társulási szerződés 95. cikkének (2) bekezdése d) pontja.

<sup>13</sup> Forrás: Eurostat (2004).

<sup>14</sup> A 2. EU-Chile Társulási Tanács 2005. május 26-i közös nyilatkozata.

témakörében tartott nyitó tárgyalások **tovább erősítik az EU és Chile közti gazdasági és politikai kapcsolatokat**. Mivel Chile volt az első ország a déli féltekén, aki társulási megállapodást kötött és szabadkereskedelmi területet hozott létre az EU-val, ennek logikus következménye, hogy Chilének az első országok között kell lennie, aki átfogó légitársasági megállapodást köt az EU-val.

#### 4. EGY EU ÉS CHILE KÖZTI LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS GAZDASÁGI ELŐNYEI

Az Európai Unió és Chile közti teljes légi utasforgalom évi 600 000 fő. A nagy földrajzi távolság miatt az utasok lényeges hányadát közvetett járatok szállítják más latin-amerikai országokon keresztül.

Míg az EU számos tagállama és Chile közötti kétoldalú légitársasági szolgáltatási megállapodások nem tartalmaznak korlátozásokat a járatok számára vonatkozóan, a gazdaságilag legfontosabb kétoldalú piacokra olyan megállapodások vonatkoznak<sup>15</sup>, amelyek korlátozzák a légi fuvarozókat az utasok igényeinek megfelelő légi szolgáltatások nyújtásában. **A meglévő korlátozások akadályozzák az EU és Chile közti légitársasági szolgáltatások potenciális növekedését**. Az előrejelzések szerint 2004 és 2008 között átlagban évi 5,9%-kal nőnek az EU és Chile közti légitársasági szolgáltatások.<sup>16</sup>

Az elmúlt hónapokban mind az EU mind pedig Chile légi fuvarozói jelezték szándékukat az EU–Chile piacra történő belépéssel kapcsolatban. Azonban a kétoldalú megállapodásokban foglalt jelenlegi korlátozások nem engedélyeznék számukra menetrend szerinti járatok üzemeltetését. **Az EU és Chile közti turistaforgalom 1998 és 2004 között 50%-kal nőtt**<sup>17</sup>, de az idegenforgalom további bővülését intézkedések hiányában akadályozhatják a légitársasági megállapodásokban szereplő korlátozások.

Az EU és Chile közti kereskedelem csupán 2001 és 2003 között 27%-kal nőtt. A légitársasági szolgáltatásokra jelenleg vonatkozó korlátozások eltörlése **elősegítené az EU és Chile közti kereskedelem akadálytalan bővülését**, különösen a nagy földrajzi távolságra, valamint a romlandó áruk jelentős szerepére tekintettel a Chilével folytatott kereskedelemben.

A korlátozások megszüntetése **javítaná a közösségi légi fuvarozók piaci lehetőségeit**. A heti járatszámra és viszonylatokra vonatkozó jelenlegi korlátozások feloldásával az EU és Chile közti légi forgalom valószínűleg növekedni fog. Az EU és Chile közti közvetlen járatok száma is valószínűsíthetően nőni fog, ami lehetővé teszi a közösségi légi fuvarozók számára, hogy növeljék részesedésüket az EU–Chile piac teljes forgalmában. A további liberalizáció és a közvetlen járatok számának ebből eredő növekedése **nagyobb választási lehetőséget kínál az európai utasoknak és szállítóknak** az Európai Unió fontos kereskedelmi partnerének számító Chilébe irányuló járatok közül. A légitársasági szolgáltatások

<sup>15</sup> Az EU és Chile közötti utasforgalom több mint 90%-a Spanyolországon, Németországon és Franciaországon keresztül zajlik.

<sup>16</sup> Forrás: IATA utasforgalmi előrejelzés a 2004 és 2008 közötti időszakra.

<sup>17</sup> Forrás: Sernatur, Estadísticas de Turismo.

növekedése, különösen a közvetlen légi szolgáltatások terén, **elősegíti az EU és Chile közti áru- és turistaforgalom további növekedését.**

Mivel a közösségi légi fuvarozók jelenleg az utasforgalom közel kétharmadát és az áruforgalom közel 70%-át bonyolítják<sup>18</sup>, és mivel az EU és Chile közti utasok több mint 65%-a európai lakos<sup>19</sup>, várható, hogy **az említett gazdasági előnyök jelentős részét az európai légi közlekedés, az európai fogyasztók, és a tágabb értelemben vett európai gazdaság fogja kiaknázni.**

A modern szabályozási kerettel rendelkező Chile kiváló jelölt, hogy a Közösséggel folytatott légiközlekedési kapcsolatait mind a piacra jutás, mind a szabályozási együttműködés terén egy nyitott légiközlekedési terület létrehozásával mélyítse. **Az EU és Chile közötti fokozott szabályozási együttműködés jobban előmozdítaná az EU és Chile közötti légiközlekedési szolgáltatásokat.**

Az EU–Chile piac közvetlen gazdasági hatásainál sokkal fontosabb lehet a más légiközlekedési piacokra gyakorolt középtávú hatás. Az Európai Bizottság számára elvégzett, az EU és az USA közötti nyitott légiközlekedési terület gazdasági hatásait elemző tanulmány<sup>20</sup> egyértelműen meghatározta a nyitott nemzetközi légiközlekedési piacok gazdasági előnyeit. A heti járatszámra és útvonalakra vonatkozó jelenlegi korlátozások feloldása következtében a légi forgalom valószínűleg növekedni fog. A nyitott piacra jutás eredményeként a légitársaságok ki tudják használni az új piaci lehetőségeket, és a vevők által igényelt útvonalakon tudnak légiközlekedési szolgáltatásokat biztosítani. A határokon átívelő befektetések tovább növelik a hatékonyságot.

Hosszabb távon az EU és Chile közti légiközlekedési megállapodás **szélesebb körű gazdasági hatást fejthet ki az EU és más latin-amerikai piacok közötti légi közlekedéssel kapcsolatban.** Chile a légi közlekedés liberalizációjának fő motorja a latin-amerikai térségben, politikai és gazdasági szempontból egyaránt. Chile kötötte Uruguayjal a világ legliberálisabb kétoldalú légiközlekedési megállapodását, amely még a belföldi járatok piacához is hozzáférést enged. Chile a közelmúltban erősítette meg együttműködését Argentínával és Brazíliával a légi közlekedés terén, és új „nyitott égbolt” megállapodást kötött Paraguayjal. Ennek következményeképpen Chile viszonylag modern és liberális megállapodásokkal rendelkezik a Mercosur-országok mindegyikével. Ezenkívül Chile fontos szereplője az iparág által irányított latin-amerikai integrációs folyamatnak. A LAN, a fő chilei légitársaság leányvállalatokat alapított Peruban, Ecuadorban és Argentínában. Hosszabb távon a Chilével kötött légiközlekedési megállapodást ki lehet terjeszteni a szomszédos latin-amerikai országokra, tovább növelve a Chilével kötött átfogó légiközlekedési megállapodás gazdasági előnyeit.

---

<sup>18</sup> Utasforgalmi piaci részesedések 2004-ben: Lan Chile 32%, Iberia 31%, Lufthansa 20%, Air France 12%. Áruforgalmi piaci részesedések 2004-ben: Lan Chile 30%, Iberia 22%, Martinair 18%, Air France 13%, Cargolux 10%, Lufthansa 7%. Forrás: Junta de Aeronautica Civil.

<sup>19</sup> Forrás: Sernatur (2005).

<sup>20</sup> The Brattle Group, The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area (Az EU és az USA közötti nyitott légiközlekedési terület gazdasági hatása), az Európai Bizottság számára készített tanulmány, 2002. december.

Az Ausztráliával kötött nyitott légitársasági területi megállapodás lehetséges, egyértelmű előnyeit egy független tanácsadók által végzett hatásvizsgálati tanulmány is megerősítette. Míg a rövid távú gazdasági előnyök a Közösség és Ausztrália közti közvetlen járatok hiánya, valamint a piacra jutás jelenlegi szintje miatt viszonylag korlátozottak, az Ausztráliával kötött megállapodás gazdasági hatásai azonban már rövid távon is jelentősek lennének. Megerősítést nyert, hogy Chile légi közlekedéssel kapcsolatos szabályozási és politikai keretei lehetővé teszik a Közösség számára, hogy nagyobb akadályok nélkül egy olyan mintamegállapodást kössön Chilével, amely magasabb szintű szabályozási konvergenciát eredményez, valamint új lehetőségeket az EU ipara és fogyasztói számára. Ezen túlmenően a tanulmány kiemelte az európai légitársasági ágazat, az utasok és más gazdasági szereplők számára hosszabb távon jelentkező jelentős gazdasági előnyöket, figyelembe véve a többi latin-amerikai országgal folytatott kapcsolatra gyakorolt hatásokat.

## 5. KÖVETKEZTETÉSEK: A CHILÉVEL KÖTÖTT LÉGITÁRSASÁGI MEGÁLLAPODÁS LÉNYEGES HOZZÁADOTT ÉRTÉKE

Az EU és Chile közötti légi közlekedés kereteinek modernizációja jelentős új lehetőségeket biztosít a légi közlekedés megerősítésére az egyenlő feltételeket biztosító verseny piacon. Ezenkívül tovább erősíti az EU és Chile közötti kiváló gazdasági és politikai kapcsolatokat.

Az Európai Unió és Chile közötti légitársasági partnerség modelljének kialakítását a nemzetközi szintű reformprogramok előmozdítására vonatkozó ambíció ösztönözte. Az ennek eredményeként létrejövő, az Európai Közösség és Chile közötti légi közlekedés liberalizációjáról szóló egyezmény hozná létre az EU és Chile közötti légitársasági szolgáltatások modern kereteit, a lehető legnyitottabb piaci belépéssel, valamint szabályozási együttműködéssel és konvergenciával. Ha a megállapodás sikeres lesz, az más **dél-amerikai országokkal kötendő kibővített légitársasági partnerség modelljeként is szolgálhat.**

A tárgyalások egyik célja a **piacok kölcsönös megnyitása a belépők előtt.** Az EU és Chile közötti légitársasági szolgáltatások egyszeri leszállással, közbenső pontokon keresztül zajlanak, melyek önmagukban is lényeges piacok, pl. Brazília vagy Argentína. Ezért az említett közbenső pontokon keresztüli ötödik forgalmi szabadságjogok igen fontosak a Chilével kötött megállapodás előnyeinek jobb kihasználása érdekében. Chile egyetért a légi közlekedés liberalizálásának céljával, és a tájékoztató tárgyalások során jelezte szándékát kábótájszjogok, azaz chilei belföldi járatok indítására való jogosultság megadására. A kábótájszjog megadása üdvözlendő precedenst teremtene a Közösség által harmadik országokkal folytatott tárgyalásokban.

Egyes tagállamok már végrehajtották a piacok kölcsönös megnyitását a belépők előtt Chilével. A közelmúltban Finnország kötött megállapodást Chilével a teljes piaci liberalizáció terén. Azonban más tagállamok még nem jutottak el a piac ilyen magas szinten történő megnyitásáig a Chilével folytatott kapcsolataikban. Jelenleg tizennégy tagállam nem rendelkezik semmilyen hozzáféréssel a chilei piachoz. A következtetlen és hiányos szabályozási keretek egyenlőtlen lehetőségeket biztosítanak a közösségi légitársaságok számára, ami ellentétes az egységes piacon a közösségi légitársasági fuvarozók számára biztosított esélyegyenlőséggel.



Egy közösségi szintű átfogó légiközlekedési megállapodás következetessé tenné a Közösség és Chile légiközlekedési kapcsolatait, és **esélyegyenlőséget biztosítana az összes, Chilébe szolgáltatást nyújtó közösségi légi fuvarozó számára**. Ezenkívül **lényeges új piaci lehetőségeket teremtene** azon 14 tagállam légi fuvarozói számára, amelyek még nem rendelkeznek forgalmi joggal a Chilébe és onnan visszafelé irányuló légi közlekedésre. Egy közösségi szintű légiközlekedési megállapodás a kisebb társaságok számára is lehetőséget adna, hogy hálózatukat Chilére is kiterjesszék. Annak ellenére, hogy számos tagállam és Chile között nincs elég kereslet a közvetlen járatok gazdasági fenntarthatóságához, a légi fuvarozók jelentős előnyöket szerezhetnek azzal, ha engedélyezik számukra szövetségi partnereik Chilébe és onnan visszafelé irányuló járataik esetében a kódmegosztást.

A nyitott légiközlekedési piac olyan szabályozási keretet igényel, amely biztosítja a tisztességes versenyt, a magas szintű védelmet, biztonságot és környezetvédelmet. A piac megnyitásának együtt kell járnia a konvergenciára irányuló szabályozási együttműködéssel. Az egyes tagállamok és Chile közötti kétoldalú légiközlekedési megállapodások nyitott piacra jutást biztosítottak a chilei légi fuvarozók számára, de nem biztosították megfelelő mértékben a szabályozás konvergenciáját. A Chilével közösségi szinten kötendő átfogó légiközlekedési megállapodás megerősíti a **magas szintű védelmi, biztonsági, környezetvédelmi, utasvédelmi és más szabályokat**.

A környezet védelmére tekintettel a megállapodásnak összhangban kell lennie az EU **fenntartható fejlődés** iránti elkötelezettségével. A fent említett gazdasági előnyökön kívül a légi forgalom várt növekedése nemkívánatos mellékhatásokkal is jár, elsősorban a repülőterek környékének levegőminőségére és zajszintjére, valamint a globális éghajlatváltozásra vonatkozóan. Fontos, hogy a megállapodás nem korlátozza az EU lehetőségeit arra nézve, hogy az említett káros hatások enyhítése érdekében szabályozási vagy gazdasági eszközöket alkalmazzon.

A tisztességes verseny biztosítása a nyitott légiközlekedési piac kulcsfontosságú tényezője. A magasabb szintű szabályozási konvergencia elérésével, a Közösség és Chile közötti átfogó légiközlekedési megállapodás **egyenlő feltételeket biztosító versenypiacot alakít ki**, a versenyhelyzet torzulásának elkerülése érdekében. Chile erős versenyhatóságokkal rendelkezik a versenyjogi szabályozás végrehajtásához. Az ország kormánya nem támogatja a légiközlekedési ágazatot, még a szeptember 11-i iparági válság fényében sem. A repülésbiztonság terén Chile kiváló eredményeket ért el Dél-Amerikában, amit az európai szabványokhoz lehet mérni. Ennek következtében a védelmi és biztonsági előírások, a versenyjogi és az utasok jogaira vonatkozó szabályok végrehajtásának jelenlegi szintje alapján **Chile és a Közösség között jó esély van magas szintű szabályozási együttműködés és/vagy konvergencia kialakulásának**.

A nem hivatalos tájékoztató megbeszélések során Chile **megerősítette a Közösséggel történő magas szintű szabályozási konvergencia elérése irányuló szándékát** az EU és Chile közti légiközlekedési szolgáltatások előmozdítása érdekében. Az említett szabályozási konvergenciát csak közösségi szinten lehet elérni; a kétoldalú egyezmények nem képesek megfelelő szabályozási együttműködést biztosítani. A megállapodás együttműködési mechanizmusokat is kidolgoz annak érdekében, hogy betartsák és továbbfejlesszék a megállapodás szabályait.

A Chilével kötött légitársasági megállapodás lényeges hozzáadott értékét tovább lehet növelni a más dél-amerikai országokkal kötött hasonló megállapodásokkal. Ezért az Európai Unió és Chile közötti új partnerségnek **modellként kell szolgálnia a régió többi, csatlakozni kívánó országa számára.**

A fentiek fényében az Európai Bizottság javasolja, hogy a Tanács hatalmazza fel a Bizottságot arra, hogy tárgyalásokat kezdjen Chilével egy átfogó légitársasági megállapodás kötése céljából.

A Bizottság szorosan együttműködik a tagállamokkal és az összes érdekelt féllel a tárgyalási irányelvekben meghatározott célkitűzések továbbfejlesztése és teljesítése érdekében.