EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 05.09.2005
KOM(2005) 406 slutlig

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN

Närmare luftfartsrelationer med Chile

1. INLEDNING

Av tradition är det främst bilaterala avtal mellan enskilda stater som styr den internationella luftfarten. Genom Europeiska domstolens domar av den 5 november 2002 avseende ett gemensamt luftrum uppstod emellertid en extern luftfartspolitik på EU-nivå.

I meddelandet *Fortsatt utveckling av EU:s luftfartspolitik gentemot länder utanför EU*[1] fastställs det att avtal mellan Europeiska gemenskapen och tredjeland kommer att ha fördelen att de **ger upphov till nya ekonomiska möjligheter genom att öppna marknader och främja investeringar**. Dessutom är sådana avtal det bästa sättet att garantera rättvis konkurrens, eftersom de **främjar en harmonisering av lagstiftningen.**

Därför har Europeiska kommissionen föreslagit att inleda specifika förhandlingar om globala luftfartsavtal i de viktigaste världsregionerna. På så sätt vill man bidra till att främja EU:s industri och garantera rättvis konkurrens, samtidigt som man försöker bidra till en reform av den internationella civila luftfarten. I sina slutsatser om luftfartsförbindelser med tredjeländer nämner rådet uttryckligen Chile som en tänkbar kandidat för en framtida begäran om omfattande förhandlingsmandat[2].

Chile, som redan har slutit ett associeringsavtal med Europeiska gemenskapen som kommer att leda till en att frihandelszon skapas till 2013, har bett om att få inleda förhandlingar om ett omfattande luftfartsavtal med EU. Chile, med sin **marknadsstyra ekonomi och transportpolitik och sin höga lagstiftningsstandard**, är en lovande kandidat för ett luftfartsavtal av den nya generationen.

Dessutom har Chile visat sin vilja att tillsammans med EU reformera ramarna för internationell luftfart genom att som första land i världen underteckna ett övergripande avtal med EU på luftfartsområdet[3].

Ett mer omfattande luftfartsavtal med Chile skulle ytterligare förstärka handelskontakterna och de politiska relationerna mellan EU och Chile. Det skulle medföra ekonomiska fördelar för flygbolag, flygplatser, passagerare, transportörer, turistindustrin och näringslivet som helhet, både i Europeiska unionen och i Chile. Dessutom vore det ett utmärkt utgångsläge för att i framtiden förstärka luftfartsrelationerna med andra latinamerikanska länder.

I detta meddelande rekommenderar kommissionen därför att rådet bemyndigar kommissionen att på Europeiska gemenskapens vägnar förhandla om ett **omfattande luftfartsavtal med Chile, som skulle syfta till marknadsöppning och samarbete och harmonisering i fråga om lagstiftning,** bland annat inom prioriterade områden

---

1 KOM(2005) 79.

2 Rådets slutsatser av den 27 juni 2005 om utveckling av EU:s luftfartspolitik gentemot länder utanför EU.

3 Det övergripande avtalet ersätter bestämmelserna i bilaterala luftfartsavtal mellan EU:s medlemsstater och Chile med ett gemenskapsavtal, eftersom de bilaterala avtalen har befunnits vara oförenliga med EG-lagstiftningen.

som luftfartssäkerhet, flygsäkerhet, miljöskydd och tillämpning av konkurrensregler som garanterar rättvisa konkurrensförhållanden.

I samband med förhandlingarna om det övergripande avtalet och förberedande kontakter har det byggts upp positiva relationer mellan Chiles luftfartsmyndigheter och Europeiska kommissionen, som kommer att vara en **god grund för förhandlingar om ett ambitiösare luftfartsavtal med Chile.**

2. DEN BEFINTLIGA RAMEN FÖR LUFTFART MELLAN EUROPEISKA GEMENSKAPEN OCH CHILE

2.1. Bilaterala luftfartsavtal mellan EU:s medlemsstater och Chile

För närvarande styrs luftfarten mellan Chile och EU av bilaterala luftfartsavtal mellan Chile och 11 av EU:s medlemsstater[4]. Det finns ingen rättslig grund för luftfart mellan Chile och de övriga 14 medlemsstaterna.

De nuvarande bilaterala avtalen leder till motsägelsefulla ramar för luftfarten mellan EU och Chile. Vissa avtal är väldigt liberala och innehåller inga begränsningar i fråga om frekvenser eller rutter, medan andra omfattar stränga regler för viktiga ekonomiska frågor som antal flygningar i veckan och rutter och priser. Dessa skillnader mellan medlemsstaternas bilaterala luftfartsavtal med Chile innebär att **flygbolagen i gemenskapen inte har lika möjligheter**.

I september 2004 paraferades en överenskommelse mellan EU och Chile om vissa typer av luftfartstjänster (en övergripande överenskommelse)[5]. Denna överenskommelse rättar till de bestämmelser som har befunnits vara oförenliga med EU-lagstiftningen i de nuvarande bilaterala avtalen mellan Chile och EU:s medlemsstater. Bland annat ersätter det bestämmelser om att luftfartsföretag måste ägas och kontrolleras av medborgare i en viss EU-medlemsstat med en klausul om gemenskapsflygbolag. Chile var det **första landet i världen som slöt ett ”övergripande avtal” med EU** som skapade en icke-diskriminerande rättslig grund för luftfart. När detta avtal är undertecknat kommer EU-flygbolag att kunna utnyttja trafikrätter mellan Chile och den EU-medlemsstat där de är etablerade. Flygbolag från Chile kommer att omfattas av vissa bestämmelser i EU-lagstiftningen när de trafikerar sträckor inom Europeiska gemenskapen. Till följd av de olika bilaterala avtalen var man tvungen att införa en klausul i den övergripande överenskommelsen, som skall förhindra att de befintliga bilaterala begränsningarna av trafikrätten kringgås.

---

4 Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Tyskland, Italien, Luxemburg, Nederländerna, Spanien, Sverige och Förenade kungariket.

5 KOM(2004) 829, Förslag till rådets beslut om undertecknande och provisorisk tillämpning av avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Republiken Chile om vissa luftfartsaspekter. Detta förslag antogs av rådet den 27 juni 2005.

2.2. Chiles luftfartspolitik – i spetsen för avreglering av luftfarten

Chile är ett av de länder där avregleringen av luftfarten har hunnit längst. Landets luftfartspolitik grundas på principen om fritt marknadstillträde, fri prissättning, ett gemensamt luftrum och minsta möjliga statliga inblandning.

– Utländskt ägande är inte begränsat i Chile. I november 2004 gav de chilenska myndigheterna ett nytt flygbolag som ägs av spanskt kapital de tillstånd som behövs för att inleda inrikesflyg och internationell trafik.

– Det finns inga hinder för marknadstillträde för flygbolag. Flygbolag får bedriva trafik om de har giltiga operativa licenser (AOC – Air Operators Certificate) som visar att de kan bedriva säker luftfart, och om de uppfyller försäkringskraven.

– Till skillnad från vad som gäller nästan överallt annars tillåter Chile utländska flygbolag att bedriva inrikestrafik, på ömsesidighetsbas.

– I bilaterala relationer med över 30 länder har Chile tillåtit obegränsade trafikrättigheter enligt tredje och fjärde friheten[6].

– Internationell trafikrätt tilldelas i offentliga auktioner om det finns fler än en sökande. Trafikrätten kan fritt överföras mellan flygbolag.

– Chile har undertecknat det multilaterala avtalet om avreglering av luftfarten (Multilateral Agreement on the Liberalisation of International Air Transportation – MALIAT) och ett tilläggsprotokoll[7]. Enligt Maliat och Maliatprotokollet ger Chile sina partnerländer inte bara obegränsade trafikrätter enligt tredje och fjärde friheten, utan dessutom enligt femte och sjunde friheten[8].

– Chile är den drivande kraften bakom den pågående integrationen av de latinamerikanska luftfartsmarknaderna. Chile har undertecknat Fortalezaavtalet om öppet marknadstillträde till underregionala sträckor i Sydamerika[9].

– Om konkurrenslagstiftningen inte kräver det blandar Chile sig inte i flygbolagens prissättning. Prissättningen på icke-konkurrensutsatta sträckor, dvs. monolpolsträckor eller sträckor som nästan är monopolbelagda, övervakas av luftfartsmyndigheten.

---

6 Tredje friheten är rätten att transportera passagerare och gods från hemlandet till ett annat land. Fjärde friheten är rätten att transportera passagerare och gods från ett annat land till hemlandet.

7 Övriga avtalsparter till Maliatprotokollet är Nya Zeeland, Singapore och Brunei. Maliatavtalet omfattar dessutom USA, Samoa och Tonga.

8 Den femte frihetens rättigheter är luftfartsföretagets rätt att transportera passagerare och gods från ett land till ett tredjeland inom ramen för trafik som börjar i företagets hemland, dvs. t.ex. chilenska företags rätt att transportera passagerare mellan Spanien och Tyskland i trafik som går mellan Santiago och Frankfurt. Sjunde frihetens rättigheter är rätten att utföra kommersiella transporter mellan två länder utanför flygbolagets hemland, t.ex. ett chilenskt flygbolag som transporterar passagerare mellan Nya Zeeland och Brunei.

9 De övriga avtalsparterna är Argentina, Brasilien, Paraguay, Uruguay, Bolivien och Peru.

– Den ekonomiska avregleringen av luftfartssektorn har åtföljts av sträng kontroll av att luftfarts- och flygsäkerhetsreglerna, konsumenträttigheterna och konkurrensreglerna efterföljs.

– Luftfartssektorn är öppen för privat investering. Europeiska investerare har 30 % av andelarna i det flygbolagskonsortium som driver den internationella flygplatsen i Santiago.

3. FÖRSTÄRKTA RELATIONER MED EN PRIVILIEGIERAD OCH PÅLITLIG PARTNER I SYDAMERIKA

Chile är EU:s viktigaste partner i Sydamerika. I november 2002 undertecknade Chile och EU ett associeringsavtal[10]. I avtalet fastställs en **politisk och ekonomisk associering mellan Chile och EU**, utgående från ömsesidighet, gemensamma intressen och fördjupade relationer inom alla tillämpningsområden.

Genom EU-Chile-associeringsavtalet kommer ett **frihandelsområde** för varor att införas till 2013. Tullar på industriprodukter kommer att avskaffas helt till 2010. Genom avtalet upprättas dessutom ett frihandelsområde för tjänster, och investeringsmarknaden avregleras[11]. Luftfarten omfattas emellertid inte av detta associeringsavtal[12].

EU är Chiles viktigaste handelspartner. År 2003 uppgick Chiles exporter till EU till sammanlagt 7 miljarder euro. EU:s export till Chile uppgick till 3 miljarder euro. **Bara mellan 2001 och 2003 ökade varuhandeln mellan EU och Chile med 27 %.** EU är den viktigaste investeraren i Chile, med en sammanlagd utländsk direktinvestering på 12,7 miljarder euro, motsvarande 36 % av de sammanlagda utländska direktinvesteringarna i landet[13].

I mars 2004 ansökte Chile officiellt om att få inleda förhandlingar om ett avreglerat luftfartsavtal med EU. Chile har vid flera tillfällen visat sitt intresse för ett avtal som skulle omfatta både en avreglering av marknadstillträdet och harmonisering av lagstiftningen, senast vid det andra associeringsrådsmötet mellan Chile och EU i maj 2005[14]. Genom att inleda förhandlingar om luftfarten **skulle man ytterligare förstärka de ekonomiska och politiske banden mellan EU och Chile.** Eftersom Chile var det första landet på södra halvklotet som ingick ett associeringsavtal och införde ett frihandelsområde med EU är det logiskt att Chile också är ett av de första länderna som sluter ett omfattande luftfartsavtal med EU.

---

10 Avtal om upprättandet av en associering mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Republiken Chile, å andra sidan – Slutakt, *Europeiska unionens officiella tidning, L 352, 30.2.2002, s. 3-1450.* Avtalet trädde i kraft den 1 mars 2005.

11 Artikel 94 i associeringsavtalet.

12 Artikel 95.2d i associeringsavtalet.

13 Källa: Eurostat, 2004.

14 Gemensamt uttalande vid andra associeringsrådsmötet mellan EU och Chile, den 26 maj 2005.

4. EKONOMISKA FÖRDELAR MED ETT LUFTFARTSAVTAL MELLAN EU OCH CHILE

Den sammanlagda trafikvolymen mellan EU och Chile är cirka 600 000 passagerare per år. Till följd av det stora avståndet sker en stor del av flygningarna indirekt via andra latinamerikanska länder.

Visserligen omfattar de bilaterala avtalen mellan flera av EU:s medlemsstater och Chile inga begränsningar avseende antalet flygningar, men de ekonomiskt viktigaste bilaterala marknaderna[15] styrs av avtal som begränsar flygbolagens rätt att erbjuda trafiktjänst efter passagerarnas behov. De **befintliga begränsningarna är ett hinder för EU-Chile-luftfartens potentiella tillväxt.** Enligt prognoserna kommer luftfarten mellan EU och Chile att öka med 5,9 % per år mellan 2004 och 2008[16].

Under de senaste månaderna har flygbolag från både EU och Chile visat intresse för att ta sig in på EU-Chile-marknaden. De nuvarande begränsningarna i bilaterala avtal tillåter dem emellertid inte att genomföra regelbunden trafik. **Turismen mellan EU och Chile har ökat med 50 % mellan 1998 och 2004**[17], men ytterligare tillväxt av turistmarknaden kan bromsas av begränsningarna i luftfartsavtalen, om inget görs åt saken.

Handelsflödena mellan EU och Chile har ökat med 27 % bara mellan 2001 och 2003. Om man avlägsnar de nuvarande hindren för luftfartstjänster skulle det **underlätta handelstillväxten mellan EU och Chile**, särskilt med tanke på det stora avståndet och den stora andel färskvaror som ingår i handeln med Chile.

Upphävandet av begränsningar skulle dessutom **öka EU-flygbolagens marknadschanser.** Om de nuvarande begränsningarna av antalet flygningar i veckan och av tillåtna sträckor skulle upphävas är det sannolikt att lufttrafiken mellan EU och Chile skulle öka. Antalet direkta flygningar mellan EU och Chile förväntas öka, och därmed kan EU-flygbolagen öka sin marknadsandel på EU-Chile-marknaden. Ytterligare avreglering och den därav resulterande ökningen av antalet direkta flygningar kommer att **ge europeiska passagerare större valfrihet för flygningar till Chile**, som är en av EU:s viktigaste handelspartners. Ökad luftfart, särskilt i fråga om direkta flygningar, kommer att bidra till **ökad handel och turism mellan EU och Chile.**

Eftersom EU-flygbolagen för närvarande står för nästan två tredjedelar av passagerarmarknaden och 70 % av godstransporterna[18], och eftersom mer än 65 % av passagerarna mellan EU och Chile är bosatta i EU[19], förutses det att **de största ekonomiska fördelarna skulle gå till EU:s luftfartssektor, EU:s konsumenter och EU:s ekonomi.**

---

15 Spanien, Tyskland och Frankrike står för över 90 % av passagerartrafiken mellan EU och Chile.

16 Källa: *IATA Passenger Forecasts*, 2004-2008.

17 Källa: Sernatur, Estadisticas de Turismo.

18 Passagerarmarknadsandelar 2004: Lan Chile 32%, Iberia 31%, Lufthansa 20%, Air France 12%. Godsmarknadsandelar 2004: Lan Chile 30%, Iberia 22%, Martinair 18%, Air France 13%, Cargolux 10%, Lufthansa 7%. Källa: Junta de Aeronautica Civil.

19 Källa: Sernatur (2005).

Med sina moderna rättsliga ramar är Chile en utmärkt kandidat för närmare luftfartsrelationer med gemenskapen inom ramen för ett luftrum utan gränser, både vad gäller marknadstillträde och samarbete i fråga om lagstiftning **Ett ökat rättsligt samarbete mellan EU och Chile skulle ytterligare underlätta luftfarten mellan de båda parterna.**

Kanske ännu mer avgörande än de direkta ekonomiska effekterna på EU-Chile-marknaden är effekterna på andra luftfartsmarknader på medellång sikt. **De ekonomiska fördelarna med en öppen marknad för internationell luftfart** har tydligt beskrivits i en undersökning om de ekonomiska effekterna av ett luftrum utan gränser mellan EU och USA, som genomförts på uppdrag av Europeiska kommissionen[20]. Utan de nuvarande restriktionerna i fråga om antal flygningar i veckan och flygsträckor skulle luftfarten sannolikt öka. Om tillträdet tillmarknaden vore öppet skulle flygbolagen kunna utnyttja nya marknadschanser och erbjuda sina tjänster på de sträckor som kunderna efterlyser. Gränsöverskridande investeringar skulle medföra ytterligare effektivitetsvinster.

På längre sikt skulle ett luftfartsavtal mellan EU och Chile få mer **övergripande ekonomiska följder för luftfarten mellan EU och andra latinamerikanska marknader.** Chile är drivkraften bakom avregleringen av den latinamerikanska luftfarten, både politiskt och kommersiellt. Chile har redan slutit världens mest liberala luftfartsavtal med Uruguay, som till och med ger tillträde till inrikesflygmarknaden. Chile har nyligen förstärkt sitt luftfartssamarbete med både Argentina och Brasilien och undertecknat ett nytt avtal om gemensamt luftrum med Paraguay. Därigenom har Chile relativt tidsenliga och liberala avtal med alla Mercosurländer. Dessutom är Chile den viktigaste kraften i den näringslivsstyrda integrationsprocessen i Latinamerika. Chiles viktigaste flygbolag, LAN, har öppnat filialer i Peru, Ecuador och Argentina. På längre sikt skulle ett luftfartsavtal med Chile kunna utvidgas till grannländer i Latinamerika, och öka avtalets ekonomiska fördelar.

De **uppenbara potentiella fördelarna med ett avtal om ett luftrum utan gränser med Chile har bekräftats** i en konsekvensundersökning som genomförts av en oberoende konsult. Även om de ekonomiska fördelarna på kort sikt kan te sig relativt begränsade, eftersom det finns så få flygningar utan mellanlandning mellan EU och Chile, och eftersom marknaden redan är relativt öppen, skulle ett avtal med Chile kunna få betydande ekonomiska effekter för EU:s flygnäring, även på kort sikt. Det bekräftades att Chiles rättsliga och politiska ramar borde göra det möjligt för EU att utan större hinder nå ett modellavtal med Chile som skulle ge större rättslig harmonisering och nya möjligheter för EU:s näringsliv och konsumenter. Dessutom betonades det i undersökningen att EU-flygbolagen, luftfartsanvändarna och andra ekonomiska aktörer på längre sikt skulle ha stora ekonomiska fördelar av ett sådant avtal, särskilt med tanke på de följder detta skulle ha för relationerna med andra latinamerikanska länder.

---

[20] The Brattle Group, *The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area*, Undersökning genomförd åt Europeiska kommissionen, december 2002.

5. SLUTSATSER: BETYDANDE MERVÄRDE AV ETT FRAMTIDA LUFTFARTSAVTAL MELLAN EU OCH CHILE

En modernisering av ramarna för luftfart mellan EU och Chile erbjuder många nya chanser att bygga ut luftfarten på en konkurrensutsatt marknad med lika villkor. Därutöver skulle det ytterligare förstärka de utmärkta handelsrelationerna och politiska kontakterna mellan EU och Chile.

Konceptet för ett luftfartsavtal mellan EU och Chile har uppkommit ur viljan att driva på reformer på internationell nivå. Ett sådant avtal om avreglering av lufttransporten mellan EU och Chile skulle skapa tidsenliga ramar för luftfarten mellan de båda parterna, med så öppet marknadstillträde som möjligt och samarbete och harmonisering i fråga om lagstiftning. Om ett sådant avtal fungerade, skulle det kunna fungera som **modell för utvidgade luftfartsavtal med andra tredjeländer i Sydamerika**.

Förhandlingarna kommer dels att syfta till **ett gemensamt öppnande av marknaderna.** Flygningarna mellan EU och Chile genomförs ofta med en mellanlandning på någon plats som ofta är en viktig marknad i sig själv, till exempel Brasilien eller Argentina. Därför är femte frihetens rättigheter via sådana mellanlandningsplatser viktiga för att ytterligare öka fördelarna med ett avtal med Chile. Chile har liknande mål i fråga om avreglering av luftfarten och har redan i förberedande samtal antytt att de är villiga att ge cabotagerätt, dvs. rätten att erbjuda inrikestrafik i Chile. Detta skulle vara ett välkommet precedensfall för pågående förhandlingar mellan EU och andra tredjeländer.

Vissa medlemsstater har redan genomfört en ömsesidig öppning av marknaderna med Chile. Nyligen slöt Finland ett avtal med Chile om fullständig avreglering av marknaden. Men andra medlemsstater har ännu inte nått särskilt långt i fråga om marknadstillträde i sina relationer med Chile. För närvarande saknar fjorton medlemsstater all tillgång till Chiles marknad. Denna osammanhängande och uppsplittrade ram leder till orättvist fördelade chanser för EU:s luftfartsföretag, vilket är oförenligt med de lika förutsättningar för alla EU:s luftfartsföretag som gäller på den gemensamma marknaden.

Ett omfattande luftfartsavtal på gemenskapsnivå skulle leda till samstämmiga luftfartsrelationer med Chile och **ge alla EU:s luftfartsföretag lika möjligheter för trafik till Chile.** Dessutom skulle det skapa **betydande nya marknadschanser för luftfartsföretag** i de fjorton medlemsstater som för närvarande inte har några rättigheter vad gäller luftfart till och från Chile. Ett luftfartsavtal på gemenskapsnivå skulle ge mindre luftfartsföretag möjlighet att utvidga sitt nätverk till Chile. Även om efterfrågan efter flygningar mellan många medlemsstater och Chile inte skulle medge direkta flygningar skulle flygbolagen kunna ha stor ekonomisk nytta av code-sharing på deras partners flygningar till och från Chile.

En förutsättning för öppna luftfartsmarknader är ramar som garanterar rättvis konkurrens och en hög grad av luftfartssäkerhet, flygsäkerhet och miljöskydd. Marknadsöppning och samarbete för att harmonisera lagstiftning går hand i hand. De bilaterala luftfartsavtalen mellan vissa medlemsstater och Chile har inneburit att Chiles luftfartsföretag har fått fullt, öppet tillträde till marknader utan att lagstiftningen har harmoniserats tillräckligt. Ett omfattande luftfartsavtal med Chile

på gemenskapsnivå kommer även att förstärka **höga standarder för luftfarts- och flygsäkerhet, miljöskydd, passagerarskydd och andra lagstiftningsfrågor**.

När det gäller miljöaspekter måste avtalet vara förenligt med EU:s åtaganden för en **hållbar utveckling**. Utöver de ekonomiska fördelar som vi redogjort för ovan har en ökad flygtrafik också oönskade biverkningar, bland annat i form av luftförorening, buller kring flygplatser och genom att den bidrar till den globala klimatförändringen. Det är viktigt att avtalet inte begränsar EU:s möjligheter att utnyttja rättsliga och ekonomiska styrmedel för att lindra dessa negativa effekter.

En viktig fråga på en öppen luftfartsmarknad är garanterna för rättvis konkurrens. Genom att i större utsträckning harmonisera lagstiftningen skulle ett omfattande luftfartsavtal med Chile garantera rättvis konkurrens och förebygga snedvridningar. Chile har starka konkurrensmyndigheter som ser till att konkurrensreglerna efterlevs. Staten ger inget stöd till luftfarten, inte ens efter krisen i samband med terrorattackerna den 11 september 2001. Chile har utomordentligt god luftfartssäkerhetsstatistik i Sydamerika, och kan jämföra sig med EU-standarder. Därför kan man säga att den utmärkta efterlevnaden av luftfarts- och flygsäkerhetsstandarder, konkurrensregler och passagerarrätten i Chile innebär att det finns **mycket goda utsikter för ett långt framskridet samarbete för harmonisering av lagstiftningen mellan EU och Chile**.

I informella förberedande samtal har Chile bekräftat att man är **villig att nå en hög nivå av rättslig harmonisering med EU** för att underlätta luftfarten. En sådan rättslig harmonisering kan endast uppnås på gemenskapsnivå. Bilaterala avtal kan aldrig leda till tillräckligt rättsligt samarbete. Ett avtal medför samarbetsmekanismer som garanterar att avtalets bestämmelser respekteras och vidareutvecklas.

Det stora mervärdet av ett luftfartsavtal med Chile skulle ytterligare kunna ökas genom liknande avtal med andra länder i Sydamerika. Därför bör det nya samarbetsavtalet mellan EU och Chile vara **en modell för regionen** och öppet för andra länder som vill ansluta sig.

Med tanke på det som anförs ovan rekommenderar kommissionen att rådet bemyndigar kommissionen att inleda förhandlingar med Chile i syfte att sluta ett omfattande luftfartsavtal.

Kommissionen kommer att i nära samarbete med medlemsstaterna och alla berörda parter fortsätta arbetet med att utveckla och uppnå de mål som anges i förhandlingsdirektiven.