



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 05.09.2005
KOM(2005) 406 v konečném znění

SDĚLENÍ KOMISE

Posílení vztahů s Chile v oblasti letectví

1. Úvod

Mezinárodní letecká doprava se tradičně řídí dvoustrannými dohodami mezi jednotlivými státy. Avšak rozsudky Evropského soudního dvora ze dne 5. listopadu 2002 nazvané „otevřené nebe“ se staly východiskem pro vnější politiku Společenství v oblasti letectví.

Jak uvádí sdělení „Rozvoj vnější politiky Společenství v oblasti letectví“¹, dohody mezi Evropským společenstvím a některými třetími zeměmi významným způsobem přispějí k **vytváření nových hospodářských možností prostřednictvím otevírání trhů a podporování investičních možností** v co nejvyšší míře. Kromě toho tyto dohody budou nejlepším způsobem, jak **podporováním sblížení právních předpisů** zajistit rovné podmínky hospodářské soutěže.

Proto Evropská komise navrhla zahájit jednání směřující k uzavírání globálních dohod v oblasti letectví s významnými regiony světa, aby se tak posílily perspektivy evropského průmyslu v podmínkách rovné hospodářské soutěže a současně se napomohlo reformě mezinárodního civilního letectví. Ve svých závěrech o vnějších vztazích v oblasti letectví Rada jasně označila Chile za možného kandidáta na budoucí žádost o všeobecné mandáty k jednání.²

Chile, které uzavřelo s Evropským společenstvím dohodu o přidružení, na základě níž bude do roku 2013 zřízena oblast volného obchodu, požádalo o zahájení jednání o souhrnné dohodě s Evropským společenstvím o leteckých službách. Chile má díky své **tržně orientované hospodářské a dopravní politice a vysoké úrovni právních předpisů** velkou šanci uzavřít s Evropským společenstvím dohodu nové generace v oblasti letecké dopravy.

Chile navíc svou vůli reformovat společně s Evropským společenstvím rámec pro mezinárodní leteckou dopravu prokázalo tím, že bylo první zemí na světě, která podepsala „horizontální dohodu“ s Evropským společenstvím v oblasti letecké dopravy.³

Obecnější dohoda s Chile o letecké dopravě by dále posílila obchodní a politické vazby mezi EU a Chile. Dohoda bude hospodářským přínosem pro letecké dopravce, letiště, cestující, zasilatele, odvětví cestovního ruchu a pro hospodářství v Evropské unii a v Chile obecně. Kromě toho bude vynikajícím impulzem pro posílení vztahů se zeměmi Latinské Ameriky v oblasti letectví.

Tímto sdělením proto Komise doporučuje, aby Rada zmocnila Komisi sjednat jménem Společenství **souhrnnou dohodu s Chile o letecké dopravě zaměřenou na otevření trhů a spolupráci v oblasti právních předpisů a/nebo jejich sblížení**, zejména v prioritních oblastech jako jsou letecká bezpečnost, ochrana letectví, ochrana životního prostředí a provádění pravidel hospodářské soutěže, která zaručují rovné podmínky hospodářské soutěže.

¹ KOM (2005) 79.

² Závěry Rady ze dne 27. června 2005 o rozvoji programu vnější politiky Společenství v oblasti letectví.

³ „Horizontální dohoda“ nahrazuje ustanovení dvoustranných dohod o leteckých službách mezi členskými státy EU a Chile, která nejsou slučitelná s právem ES, dohodou Společenství.

Kladné vztahy mezi chilskými úřady pro leteckou bezpečnost a útvary Evropské komise byly rozvíjeny při jednání o „horizontální dohodě“ a při informativních diskusích a poskytují **vynikající základ pro zahájení jednání o ambiciózní dohodě s Chile o letecké dopravě.**

2. STÁVAJÍCÍ RÁMEC PRO LETECKÉ SLUŽBY MEZI EVROPSKÝM SPOLEČENSTVÍM A CHILE

2.1. Dvoustranné dohody mezi členskými státy EU a Chile o leteckých službách

V současné době se letecké služby mezi EU a Chile řídí dvoustrannými dohodami mezi Chile a jedenácti členskými státy EU o leteckých službách.⁴ Pro letecké služby mezi ostatními čtrnácti členskými státy EU a Chile neexistuje žádný právní základ.

Stávající dvoustranné dohody o leteckých službách tvoří nesouvislý rámec pro letecké služby mezi EU a Chile. Ačkoliv jsou některé dohody velmi liberální a neukládají žádná omezení letových frekvencí nebo seznamů linek, jiné dohody stanoví přísnou regulaci klíčových hospodářských hledisek, jako jsou týdenní frekvence, seznamy linek a tarify. Tyto rozdíly v rozvoji dohod členských států s Chile o leteckých službách vedou k **nerovnosti příležitostí, které se leteckým dopravcům Společenství nabízejí.**

V září 2004 byla parafována Dohoda mezi Evropským společenstvím a Chilskou republikou o některých aspektech leteckých služeb.⁵ Uvedená „horizontální dohoda“ upravuje ustanovení stávajících dvoustranných dohod mezi Chile a členskými státy EU, která nejsou slučitelná s právem ES. Dohoda zejména nahrazuje ustanovení, která vyžadují, aby letecké dopravce vlastnili nebo účinnou kontrolu nad nimi vykonávali státní příslušníci členských států, doložkou o „leteckém dopravci Společenství“. Chile bylo **první zemí na světě, jež s Evropským společenstvím uzavřela „horizontální dohodu“**, která stanoví nediskriminační právní základ pro letecké služby. Od podpisu této dohody budou letečtí dopravci Společenství oprávněni využívat provozní práva mezi Chile a jakýmkoli členským státem EU, v němž jsou usazeni. Na chilské letecké dopravce se při provozování tras uvnitř Evropského společenství budou vztahovat některá ustanovení práva Společenství. V důsledku rozdílných dvoustranných dohod však bylo nutno do „horizontální dohody“ zahrnout „doložku o neobcházení“, aby se předešlo možnému obcházení stávajících dvoustranných omezení provozních práv.

2.2. Letecká doprava v Chile – průkopník v liberalizaci letecké dopravy

Chile je jednou z nejpokročilejších zemí v oblasti liberalizace letecké dopravy. Chilská dopravní politika je založena na zásadách volného přístupu na trh, svobody stanovování cen, otevřeného nebe a minimálních zásahů ze strany vlády.

⁴ Belgie, Dánsko, Finsko, Francie, Itálie, Lucembursko, Německo, Nizozemsko, Spojené Království, Španělsko a Švédsko.

⁵ KOM (2005) 829, návrh rozhodnutí Rady o podpisu a prozatímním uplatňování Dohody mezi Evropským společenstvím a Chilskou republikou o některých aspektech leteckých služeb. Návrh byl přijat Radou dne 27. června 2005.

- Pro vlastnictví leteckých dopravců cizími státními příslušníky v Chile neplatí žádná omezení. V listopadu 2004 obdržel nový letecký dopravce, jehož konečným vlastníkem je španělský držitel kapitálu, nezbytná schválení a povolení k zahájení vnitrostátní a mezinárodní dopravy vydaná chilskými úřady.
- Přístupu leteckých dopravců na trh nebrání žádné překážky. Letečtí dopravci jsou oprávněni k provozování dopravy, pokud mají platné osvědčení provozovatele letecké dopravy, které potvrzuje jejich schopnost zajišťovat bezpečný letecký provoz, a pokud splňují nezbytné požadavky ohledně pojištění.
- Na rozdíl od postupů běžných na celém světě Chile umožňuje zahraničním leteckým dopravcům provozovat vnitrostátní lety na základě zásady vzájemnosti.
- Ve dvoustranných vztazích s více než třiceti zeměmi Chile udělilo neomezená provozní práva třetí a čtvrté svobody.⁶
- Pokud je více zájemců, přidělují se mezinárodní provozní práva prostřednictvím veřejné dražby. Provozní práva lze mezi leteckými dopravci volně převádět.
- Chile je signatářem Multilaterální dohody o liberalizaci mezinárodní letecké dopravy (MALIAT) a dodatkového protokolu.⁷ Prostřednictvím dohody MALIAT a protokolu k dohodě MALIAT Chile uděluje svým partnerům nejen neomezená provozní práva třetí a čtvrté svobody, ale také neomezená provozní práva páté a sedmé svobody.⁸
- Chile je hnacím prvkem probíhající integrace latinskoamerických trhů v oblasti letectví. Chile je signatářem dohody z Fortalezy, která stanoví volný přístup na trh na subregionálních trasách v Jižní Americe.⁹
- Pokud to používání práva v oblasti hospodářské soutěže nevyžaduje, Chile nezasahuje do stanovování cen leteckých dopravců. Na stanovování cen na nekonkurenčních, tj. monopolních nebo kvazimonopolních trasách, dohlíží úřady pro letectví.
- Hospodářská liberalizace odvětví letecké dopravy byla provázena přísným prosazováním norem v oblasti bezpečnosti a ochrany, práv uživatelů a pravidel hospodářské soutěže.

⁶ Třetí svobodou je právo přepravovat cestující a/nebo náklad z vlastní země do jiné země. Čtvrtou svobodou je právo přepravovat cestující a/nebo náklad z jiné země do vlastní země.

⁷ Dalšími signatáři protokolu k dohodě MALIAT jsou Nový Zéland, Singapur a Brunej. Dohoda MALIAT dále zahrnuje USA, Samou a Tongu.

⁸ Pátou svobodou je právo přepravovat cestující a/nebo náklad ze země do třetí země prostřednictvím letu začínajícího ve vlastní zemi, např. chilský letecký dopravce přepravující cestující mezi Španělskem a Německem při letu Santiago-Madrid-Frankfurt. Sedmá svoboda je právo provozovat za úplatu dopravu mezi dvěma zeměmi mimo vlastní zemi, např. chilský letecký dopravce přepravující cestující mezi Novým Zélandem a Brunejí.

⁹ Dalšími signatáři dohody z Fortalezy jsou Argentina, Brazílie, Paraguay, Uruguay, Bolívie a Peru.

- Odvětví letišť je otevřeno soukromým investicím. Evropští investoři vlastní 30% podíl v letištním konsorciu, které provozuje mezinárodní letiště v Santiagu.

3. DALŠÍ POSÍLENÍ VZTAHŮ S VÝSADNÍM A SPOLEHLIVÝM PARTNEREM V JIŽNÍ AMERICE

Chile je nejvýznamnějším partnerem Evropské unie v Jižní Americe. Chile a Evropská unie podepsaly v listopadu 2002 dohodu o přidružení.¹⁰ Tato dohoda zakládá **politické a hospodářské přidružení mezi Chile a EU**, které vychází ze vzájemnosti, společného zájmu a prohloubení vztahu ve všech oblastech působnosti.

Dohodou o přidružení mezi EU a Chile se zřizuje **oblast volného obchodu** se zbožím do roku 2013. Cla z průmyslových výrobků budou úplně odstraněna do roku 2010. Dohoda také zřizuje oblast volného obchodu se službami a stanoví liberalizaci investic.¹¹ Letecké dopravní služby však v oblasti působnosti dohody o přidružení mezi EU a Chile nejsou zahrnuty.¹²

Evropská unie je nejvýznamnějším obchodním partnerem Chile. V roce 2003 činil chilský vývoz do EU celkem 7 miliard eur. Vývoz EU do Chile činí 3 miliardy eur. **Jen od roku 2001 do roku 2003 se obchod se zbožím mezi EU a Chile zvýšil o 27 %**. Evropská unie je hlavním investorem v Chile s celkovým objemem přímých zahraničních investic 12,7 miliard eur, což představuje 36 % celkových přímých zahraničních investic.¹³

V březnu 2004 Chile formálně požádalo o zahájení jednání s Evropskou unií o liberalizaci letectví. Při druhé Radě pro přidružení mezi EU a Chile v květnu 2005 Chile opakovaně vyjádřilo svůj zájem o dohodu, která by zahrnovala liberalizaci přístupu na trh a sbližování právních předpisů.¹⁴ Zahájení jednání v oblasti letecké dopravy **dále posílí hospodářské a politické vazby mezi EU a Chile**. Vzhledem k tomu, že Chile bylo první zemí na jižní polokouli, jež uzavřela dohodu o přidružení a zřídila oblast volného obchodu s EU, by logicky Chile mělo být jednou z prvních zemí, které uzavřou s EU souhrnnou dohodu o letecké dopravě.

4. HOSPODÁŘSKÉ PŘÍNOSY DOHODY MEZI EU A CHILE O LETECKÉ DOPRAVĚ

Celkový objem letecké dopravy mezi Evropskou unií a Chile je přibližně 600 000 cestujících za rok. V důsledku zeměpisné vzdálenosti je významný podíl cestujících přepravován prostřednictvím nepřímých letů přes ostatní země Latinské Ameriky.

Ačkoliv dvoustranné dohody o leteckých službách mezi některými členskými státy EU a Chile neukládají žádná omezení počtu letů, hospodářsky nejvýznamnější

¹⁰ Dohoda zakládající přidružení mezi Evropským společenstvím a jeho členskými státy na jedné straně a Chilskou republikou na straně druhé – závěrečný akt, *Úř. věst. L 352, 30.12.2002 s. 3–1450*. Dohoda vstoupila v platnost dnem 1. března 2005.

¹¹ Článek 94 dohody o přidružení.

¹² Ustanovení čl. 95 odst. 2 písm. d) dohody o přidružení.

¹³ Zdroj: Eurostat (2004).

¹⁴ Společné prohlášení druhé Rady pro přidružení mezi EU a Chile, 26. květen 2005.

dvoustranné trhy¹⁵ se řídí dohodami, které omezují možnost leteckých dopravců nabízet letecké služby podle poptávky cestujících. **Stávající omezení brzdí případný růst leteckých služeb mezi EU a Chile.** Podle předpovědí bude mezi lety 2004 až 2008 průměrná roční míra růstu leteckých služeb mezi EU a Chile 5,9 %¹⁶.

V posledních měsících letečtí dopravci z EU a z Chile projeví zájem o vstup na trh EU-Chile. Stávající omezení ve dvoustranných dohodách by jim však neumožňovala provozovat pravidelné lety. **Turistické toky mezi EU a Chile se mezi lety 1998 a 2004 zvýšily o 50 %¹⁷,** ale dalšímu růstu trhu cestovního ruchu by mohla bránit stávající omezení v dohodách o leteckých službách, pokud nebudou učiněna žádná opatření.

Jen mezi lety 2001 a 2003 se obchodní toky mezi EU a Chile zvýšily o 27 %. Odstranění stávajících omezení leteckých služeb by **usnadnilo neomezený růst obchodu mezi EU a Chile,** zejména vzhledem k velké vzdálenosti a značnému podílu zboží podléhajícího zkáze v obchodních vztazích s Chile.

Odstranění omezení by mohlo **rozšířit tržní příležitosti pro letecké dopravce Společenství.** Letecká doprava mezi EU a Chile by se po odstranění stávajících omezení týdenního počtu letů pravděpodobně zvýšila. Očekává se, že se počet přímých letů mezi EU a Chile zvýší, což leteckým dopravcům Společenství umožní zvýšit jejich tržní podíl na celkovém objemu trhu EU-Chile. Další liberalizací a z ní vyplývajícím zvýšením počtu přímých letů se **pro evropské cestující a zasilatele rozšíří nabídka letů do Chile,** které je významným obchodním partnerem Evropské unie. Zvýšení objemu leteckých služeb, zejména přímých leteckých služeb, usnadní další **zvětšení obchodních a turistických toků mezi EU a Chile**

Jelikož letečtí dopravci Společenství v současné době tvoří téměř dvě třetiny trhu osobní dopravy a 70 % trhu nákladní dopravy¹⁸ a jelikož více než 65 % cestujících mezi EU a Chile jsou občasně s bydlištěm v Evropě,¹⁹ očekává se, že **z hlavního podílu těchto hospodářských přínosů budou mít prospěch evropské odvětví letecké dopravy, evropští spotřebitelé a evropské hospodářství celkově.**

Vzhledem ke svému modernímu předpisovému rámci je Chile vynikajícím kandidátem na prohloubení vztahů se Společenstvím v otevřeném leteckém prostoru – co se týče přístupu na trh i spolupráce v oblasti právních předpisů. Posílená **spolupráce v oblasti předpisů mezi EU a Chile by usnadnila další letecké služby mezi EU a Chile.**

Snad ještě důležitější než přímý hospodářský dopad na trh EU-Chile je střednědobý dopad na ostatní trhy letecké dopravy. **Hospodářské přínosy otevřených mezinárodních leteckých trhů** byly jasně uvedeny ve studii o hospodářském dopadu otevřeného leteckého prostoru EU-USA, která byla vypracována jménem

¹⁵ Francie, Německo a Španělsko představují více než 90 % osobní dopravy mezi EU a Chile.

¹⁶ Zdroj: IATA Passenger Forecasts 2004-2008.

¹⁷ Zdroj: Sernatur, Estadísticas de Turismo.

¹⁸ Podíly trhu osobní dopravy v roce 2004: Lan Chile 32 %, Iberia 31 %, Lufthansa 20 %, Air France 12 %. Podíly trhu nákladní dopravy v roce 2004: Lan Chile 30 %, Iberia 22 %, Martinair 18 %, Air France 13 %, Cargolux 10 %, Lufthansa 7 %. Zdroj: Junta de Aeronautica Civil.

¹⁹ Zdroj: Sernatur (2005).

Evropské komise.²⁰ Je pravděpodobné, že po zrušení stávajících omezení týdenního počtu letů a letových tras se objem dopravy zvýší. Díky otevřenému přístupu na trh budou moci letecké společnosti využívat nové tržní příležitosti a nabízet letecké služby na trasách, na kterých je zákazníci vyžadují. Přeshraniční investiční toky přispějí k dalšímu zvýšení efektivity.

V dlouhodobém výhledu by dohoda mezi EU a Chile o letecké dopravě mohla mít **významnější hospodářské dopady na leteckou dopravu mezi EU a ostatními latinskoamerickými trhy**. Chile je z politického i hospodářského hlediska hlavním hnacím prvkem probíhající liberalizace v Latinské Americe v oblasti letectví. Chile již uzavřelo s Uruguají nejliberálnější dohodu o leteckých službách na světě, která dokonce zahrnuje přístup k vnitrostátním letům. Chile nedávno posílilo svou spolupráci s Argentinou a Brazílií v oblasti letecké dopravy a podepsalo novou dohodu s Paraguají o „otevřeném nebi“. V důsledku toho má Chile poměrně moderní a liberální dohody se všemi zeměmi Mercosuru. Kromě toho je Chile klíčovým aktérem integračního procesu v Latinské Americe, jehož hnacím prvkem je průmysl. Hlavní chilská letecká společnost LAN si zřídila přidružené podniky v Peru, Ekvádoru a Argentině. V dlouhodobém výhledu by dohoda s Chile o letecké dopravě mohla být rozšířena o sousedící země v Latinské Americe, což by dále zvýšilo hospodářské přínosy souhrnné dohody s Chile o leteckých službách.

Jednoznačné případné přínosy dohody s Novým Zélandem o otevřeném leteckém prostoru byly potvrzeny ve studii posouzení dopadů, kterou vypracovali nezávislí poradci. Ačkoliv krátkodobé hospodářské přínosy by mohly být v důsledku nízkého počtu letů mezi Společenstvím a Chile bez mezipřistání a již dosaženého stupně přístupu na trh poměrně omezené, existují i v krátkodobém výhledu obchodní přínosy pro odvětví letecké dopravy v EU. Bylo prokázáno, že předpisový a politický rámec pro leteckou dopravu v Chile by měl Společenství umožnit, aby bez velkých překážek dosáhlo jak uzavření modelové smlouvy s Chile, tak i vyšší úrovně sbližování právních předpisů a nových příležitostí pro průmysl v EU a pro jeho uživatele. Tato studie dále zdůraznila významné a dlouhodobé hospodářské přínosy pro evropské odvětví letecké dopravy, uživatele letecké dopravy a ostatní hospodářské subjekty, přičemž zohlednila dopady na vztahy s ostatními zeměmi Latinské Ameriky.

5. ZÁVĚRY: ZNAČNÉ PŘÍNOSY BUDOUCÍ DOHODY MEZI EU A CHILE O LETECKÉ DOPRAVĚ

Modernizovaný rámec pro leteckou dopravu mezi EU a Chile nabízí významné nové příležitosti pro posílení letecké dopravy v konkurenčním rovnoprávném prostředí. Rámec navíc dále posílí vynikající obchodní a politické vztahy mezi EU a Chile.

Modelové partnerství v oblasti letecké dopravy mezi Evropskou unií a Chile je inspirováno cílem pokračovat v programu reformy na mezinárodní úrovni. Výsledná dohoda mezi Evropským společenstvím a Chile o liberalizaci letecké dopravy vytvoří moderní rámec pro letecké služby mezi EU a Chile s co nejotevřenějším přístupem na trh, se spolupráci v oblasti právních předpisů a s jejich sbližováním.

²⁰ The Brattle Group, The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area, studie vypracovaná pro Evropskou komisi, prosinec 2002.

V případě úspěchu by mohla být **modelem pro rozšířené partnerství s ostatními zeměmi Jižní Ameriky v oblasti letecké dopravy.**

Jednání budou na jedné straně zaměřena na **vzájemné otevření přístupu na trh.** Letecké služby mezi EU a Chile se často provozují s jedním mezipřistáním v mezilehlých místech, která jsou sama o sobě významnými trhy, např. Brazílie nebo Argentina. Proto jsou práva páté svobody pro dopravu přes tato mezilehlá místa důležitá k dalšímu zvýšení přínosů dohody s Chile. Chile sdílí cíl liberalizace trhu letecké dopravy a při informativních rozhovorech již naznačilo, že je ochotno udělit práva kabotáže, tj. právo provozovat vnitrostátní lety v Chile. Tato práva kabotáže by byla vítaným precedentem pro probíhající jednání Společenství s ostatními třetími zeměmi.

Některé členské státy již vzájemné otevření přístupu na trh s Chile zavedly. Nedávno uzavřelo Finsko s Chile dohodu, která stanoví úplnou liberalizaci trhů. Ostatní členské státy však ve svých vztazích s Chile dosud nedosáhly pokročilého stupně přístupu na trh. Čtrnáct členských států nemá v současné době vůbec žádný přístup na trh v Chile. Tento nevyvážený a roztržitý rámec vedl k nerovnostem příležitostí leteckých dopravců Společenství, které nejsou v souladu s rovnými příležitostmi pro všechny letecké dopravce Společenství na jednotném trhu.

Souhrnná dohoda o letecké dopravě na úrovni Společenství by zajistila soudržnost vztahů Společenství s Chile v oblasti letectví a zajistila by **všem leteckým dopravcům Společenství stejné příležitosti, co se týče leteckých služeb do Chile.** Kromě toho by vytvořila **zásadní nové tržní příležitosti pro letecké dopravce** ve čtrnácti členských státech, které v současnosti nemají žádná práva, co se týče letecké dopravy z Chile a do Chile. Dohoda o letecké dopravě na úrovni Společenství by menším dopravcům poskytla možnost rozšířit jejich síť do Chile. Ačkoliv poptávka po dopravě mezi několika členskými státy a Chile může být příliš malá na to, aby byly přímé lety z obchodního hlediska udržitelné, zásadním přínosem pro letecké dopravce by mohla být možnost společně označovat linky při letech svých partnerů v rámci aliance do Chile a z Chile.

Otevřené letecké trhy potřebují rámec, který zajišťuje spravedlivou hospodářskou soutěž a vysokou úroveň bezpečnosti, ochrany letectví a ochrany životního prostředí. Otvírání trhů je doprovázeno spoluprací při sbližování předpisů. Dvoustranné dohody mezi některými členskými státy a Chile o leteckých službách zaručily leteckým dopravcům Chile zcela volný přístup na trh, a přitom vhodným způsobem nezajistily sbližování právních předpisů. Souhrnná dohoda mezi Společenství a Chile o letecké dopravě rovněž posílí **vysokou úroveň bezpečnosti, ochrany letectví, ochrany životního prostředí, ochrany cestujících a ostatní otázky právních předpisů.**

S ohledem na otázky životního prostředí musí být tato dohoda v souladu se závazkem Společenství vůči **udržitelnému rozvoji.** Kromě výše uvedených hospodářských přínosů má očekávaný růst letecké dopravy také nežádoucí vedlejší účinky, zejména na kvalitu vzduchu a úroveň hluku v okolí letišť, a rovněž přispívá k celosvětové změně klimatu. Je důležité, že tato dohoda neomezuje schopnost EU používat regulativní nebo hospodářské nástroje ke zmírňování těchto nepříznivých účinků.

Zabezpečení spravedlivé hospodářské soutěže je klíčem k otevření leteckých trhů. Dosažením vyšší úrovně sblížení právních předpisů souhrnná dohoda mezi Společenstvím a Chile o leteckých službách **zajistí spravedlivé soutěžní prostředí**, aby nedocházelo k narušování hospodářské soutěže. Chile má úřady pro hospodářskou soutěž s velkými pravomocemi pro prosazování pravidel hospodářské soutěže. Vláda neposkytuje leteckým společnostem žádnou podporu, dokonce ani po krizi, která v tomto odvětví začala po 11. září 2001. V oblasti letecké bezpečnosti má Chile v Jižní Americe dlouhodobě vynikající úroveň a lze ji srovnávat s evropskými normami. V důsledku toho jsou na základě současné úrovně prosazování norem bezpečnosti a ochrany letectví, pravidel hospodářské soutěže a práv uživatelů letecké dopravy v Chile vynikající **vyhlídky na vysokou úroveň spolupráce v oblasti právních předpisů a/nebo jejich sblížení mezi Společenstvím a Chile**.

Při neformálních informativních rozhovorech Chile potvrdilo svou **vůli dosáhnout vysokého stupně sblížení předpisů se Společenstvím** a usnadnit tak poskytování leteckých služeb mezi EU a Chile. Takového sblížení předpisů lze dosáhnout pouze na úrovni Společenství. Dvoustranné dohody nejsou schopny zajistit přiměřenou spolupráci v oblasti právních předpisů. Dohoda vytvoří mechanismy spolupráce, které zajistí, aby byla pravidla dohody dodržována a dále rozvíjena.

Zásadním přínosem dohody s Chile o letecké dopravě by bylo možné dále zvýšit podobnými dohodami s ostatními zeměmi Jižní Ameriky. Z tohoto důvodu by partnerství mezi Evropskou unií a Chile mělo být **modelem pro tento region** a mělo by být otevřeno jiným zemím, které by se k němu případně chtěly připojit.

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem Evropská komise doporučuje, aby Rada zmocnila Komisi k zahájení jednání s Chile za účelem uzavření všeobecné dohody o letecké dopravě.

Komise bude úzce spolupracovat s členskými státy a všemi příslušnými zúčastněnými stranami na dalším rozvíjení a dosahování cílů stanovených ve směrnících pro vyjednávání.