



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 05.09.2005
KOM(2005) 406 galutinis

KOMISIJOS KOMUNIKATAS

Ryšų su Čile stiprinimas aviacijos srityje

1. ĮVADAS

Tarptautinis oro susisiekimas paprastai reglamentuojamas dvišaliais valstybių susitarimais. Vis dėlto galima laikyti, kad Bendrijos lygiu aviacijos išorės politika buvo pradėta vykdyti po 2002 m. lapkričio 5 d. Teisingumo Teismo sprendimo dėl vadinamojo „atviro dangaus“.

Kaip numatyta Europos Komisijos komunikate „*Bendrijos išorės politikos aviacijos srityje darbotvarkės rengimas*“,¹ Europos bendrijai su tam tikromis trečiosiomis šalimis sudarius susitarimus būtų sukurta didelė pridedamoji vertė sukuriant naujas ekonomines galimybes, kai kiek įmanoma plačiau atveriamos rinkos ir skatinamos investicijos. Be to, tokie susitarimai būtų tinkamiausia priemone užtikrinti sąžiningą konkurenciją **skatinant reguliavimo priemonių suderinimą**.

Dėl to Europos Komisija pasiūlė pradėti tikslines derybas, kad pagrindiniuose pasaulio regionuose būtų sudaryti visapusiai susitarimai dėl oro susisiekimo paslaugų, siekiant sustiprinti Europos pramonės skatinimo perspektyvas ir užtikrinti sąžiningą konkurenciją, tuo pat metu padedant reformuoti tarptautinę civilinę aviaciją. Taryba savo išvadose dėl išorinių oro susisiekimo ryšių aiškiai atkreipė dėmesį į Čilę kaip tinkamą kandidatę,² dėl kurios ateityje būtų galima prašyti įgaliojimų vykdyti visapuses derybas.

Čilė – šalis jau sudariusi asociacijos susitarimą su Europos bendrija, kuriuo iki 2003 m. bus įsteigta laisvosios prekybos zona, paprašė pradėti derybas dėl visapusio susitarimo dėl oro susisiekimo paslaugų su Europos bendrija. Čilė, **vykdanti į rinką orientuotą ekonominę ir transporto politiką bei taikanti griežtus reguliavimo standartus**, – perspektyvi kandidatė su Europos bendrija sudaryti naujos kartos susitarimą dėl oro susisiekimo paslaugų.

Be to, Čilė, pademonstravusi ryžtą kartu su Europos Sąjunga reformuoti tarptautinę oro susisiekimo sistemą, yra pirmoji šalis pasaulyje su Europos bendrija pasirašanti „horizontalųjį susitarimą“ oro susisiekimo srityje³.

Visapusiu susitarimu su Čile oro susisiekimo srityje būtų sustiprinti ES ir Čilės prekybiniai ir politiniai ryšiai. Šis susitarimas bus naudingas oro vežėjams, oro uostams, keleiviams, krovinių siuntėjams, turizmo sektoriui ir visai Europos Sąjungos ir Čilės ekonomikai. Be to, jis būtų puikus išeities taškas stiprinant ryšius oro susisiekimo srityje su kitomis Lotynų Amerikos šalimis ateityje.

Dėl to Komisija šiuo komunikatu rekomenduoja, kad Taryba įgaliotų Komisiją Europos bendrijos vardu derėtis **su Čile dėl visapusio susitarimo dėl oro susisiekimo paslaugų, kuriuo numatomas rinkos atvėrimas ir bendradarbiavimas reglamentavimo srityje ir (arba) reguliavimo priemonių suderinimas**, ypač prioritetinėse srityse: skrydžių saugos, aviacijos saugumo,

¹ KOM (2005)79.

² 2005 m. birželio 27 d. Tarybos išvados dėl Bendrijos išorės politikos aviacijos srityje darbotvarkės rengimo.

³ „Horizontaliuoju susitarimu“ pakeičiamos ES valstybių narių ir Čilės dvišalių susitarimų oro susisiekimo srityje nuostatos, kurios pasirodė nesuderinamos su ES teisės aktais ir Bendrijos susitarimu.

aplinkos apsaugos ir konkurencijos taisyklių, užtikrinančių vienodas konkurencijos sąlygas, taikymo.

Gerų Čilės civilinės aviacijos administracijos santykių su Europos Komisijos tarnybomis buvo pasiekta derantis dėl „horizontaliojo susitarimo“ ir parengiamosiose derybose, o tai sąlygojo puikią derybų dėl ambicingo susitarimo dėl oro susisiekimo paslaugų su Čile pradžią.

2. GALIOJANTI REGULIAVIMO SISTEMA, TAIKOMA ORO SUSISIEKIMO PASLAUGOMS TARP EUROPOS BENDRIJOS IR ČILĖS

2.1. Dvišaliai ES valstybių narių ir Čilės susitarimai dėl oro susisiekimo paslaugų

Šiuo metu Čilės oro susisiekimas su ES reglamentuojamas dvišaliais susitarimais dėl oro susisiekimo paslaugų tarp Čilės ir 11 ES valstybių narių⁴. Teisinio oro susisiekimo paslaugų pagrindo tarp Čilės ir kitų 14 ES valstybių narių šiuo metu nėra.

Esamais susitarimais dėl oro susisiekimo paslaugų sukuriama nenuosekli oro susisiekimo tarp ES ir Čilės sistema. Nors tam tikri susitarimai yra labai liberalūs ir jais skrydžių skaičiui bei tvarkaraščiams jokių apribojimų nenustatyta, kitais susitarimais griežtai reglamentuojami esminiai ekonominiai aspektai, pvz., skrydžių skaičius per savaitę, tvarkaraščiai ir bilietų kainos. Dėl šių skirtumų valstybių narių Bendrijos oro vežėjų galimybės dvišalių susitarimų dėl oro susisiekimo paslaugų požiūriu su Čile ateityje bus nevienodos.

2004 m. rugsėjo mėn. buvo parafuotas Europos bendrijos ir Čilės Respublikos susitarimas dėl tam tikrų oro susisiekimo aspektų („Horizontalusis susitarimas“)⁵. „Horizontaliuoju susitarimu“ ištaisomos tos nuostatos, kurios pasirodė nesuderinamos su Bendrijos teisės aktais ir esamais Čilės bei valstybių narių dvišaliais susitarimais dėl oro susisiekimo paslaugų. Visų pirma nuostatos, kuriomis reikalaujama, kad oro vežėjai būtų valdomi ir jų kontrolinį akcijų paketą valdytų konkrečios valstybės narės piliečiai, pakeičiamos straipsniu „Bendrijos oro vežėjas“. Čilė buvo **pirmoji šalis pasaulyje, susitarusi su Europos bendrija dėl „Horizontaliojo susitarimo“**, kuriuo įsteigiamas nediskriminaciniu principu pagrįstas teisinis oro susisiekimo paslaugų pagrindas. Kai šis susitarimas bus pasirašytas, Bendrijos oro vežėjai galės naudotis Čilės ir visų valstybių narių, kuriose jie įsisteigę, skrydžių teisėmis. Čilės oro vežėjai, naudodamiesi maršrutais Bendrijos teritorijoje, turės laikytis tam tikrų Bendrijos teisės nuostatų. Dėl skirtumų dvišaliuose susitarimuose į dabartinį „Horizontalųjį susitarimą“ su Čile reikėjo įtraukti trukdančią apeiti nuostatą, siekiant užkirsti kelią galimybei apeiti galiojančius skrydžių teisėms taikomus dvišalius apribojimus.

2.2. Čilės oro susisiekimo politika – pradedamas oro susisiekimo liberalizavimas

Čilė yra viena iš šalių, kurioje liberalizuojant oro susisiekimą į priekį pažengta daugiausia. Čilės oro susisiekimo politika grindžiama laisvo patekimo į rinką,

⁴ Belgija, Danija, Suomija, Prancūzija, Vokietija, Italija, Liuksemburgas, Nyderlandai, Ispanija, Švedija ir Jungtinė Karalystė.

⁵ Tarybos sprendimo pasiūlymas, skirtas Europos bendrijos ir Čilės Respublikos oro susisiekimo susitarimo dėl tam tikrų aspektų pasirašymo ir laikinajam to susitarimo taikymui, KOM (2004) 829. Šį pasiūlymą Taryba priėmė 2005 m. birželio 27 d.

laisvosios kainodaros, „atviro dangaus“ ir minimalaus valstybės dalyvavimo principais.

- Užsienio bendrovės Čilėje be apribojimų gali tapti oro vežėjų savininkėmis. 2004 m. lapkričio mėn. naujam oro vežėjui, visiškai priklausančiam Ispanijos kapitalui, Čilės valdžios atstovai suteikė visus vietiniams ir tarptautiniams skrydžiams pradėti būtinus įgaliojimus ir leidimus.
- Oro vežėjams nesudaroma kliūčių patekti į rinką. Oro vežėjams leidžiama vykdyti skrydžius, jei jie turi oro vežėjo pažymėjimą, kuriuo patvirtinamas gebėjimas užtikrinti saugią aviacijos veiklą ir jei jie atitinka būtinus draudimo reikalavimus.
- Kitaip nei pasaulyje, Čilėje, laikantis abipusiškumo principo, užsienio oro vežėjams leidžiama skraidyti vietiniais maršrutais.
- Dvišaliuose ryšiuose daugiau nei su 30 šalių Čilė suteikė neribotas trečiąją ir ketvirtąją skrydžių laisvės teises.⁶
- Jei į tarptautines skrydžių teises pretenduoja daugiau nei vienas kandidatas, teisės paskirstomos per viešąjį aukcioną. Skrydžių teises oro vežėjai be apribojimų gali perduoti vienas kitam.
- Čilė yra Daugiašalio tarptautinio susitarimo dėl oro susisiekimo liberalizavimo MALIAT ir papildomo protokolo signatarė⁷. Pagal MALIAT susitarimą ir MALIAT protokolą Čilė savo šalims-partnerėms suteikia neribotas trečiąją ir ketvirtąją skrydžių laisvės teises ir neribotas penktąją ir septintąją skrydžių laisvės teises⁸.
- Čilė yra pagrindinė toliau vykstančio Lotynų Amerikos oro susisiekimo rinkų integracijos proceso varomoji jėga. Čilė yra *Fortaleza* susitarimo, kuriuo įsteigiamas atviras patekimas į rinką, Pietų Amerikos subregioninius maršrutus, signatarė.⁹
- Jei konkurencijos įstatymo taikymas to nereikalauja, Čilė oro vežėjų kainodaros procese nedalyvauja. Maršrutų, kuriuose konkurencijos nėra, t. y. kuriuose oro vežėjas užima monopolinę ar beveik monopolinę padėtį, kainodarą kontroliuoja aviacijos administracija.

⁶ Trečioji skrydžių laisvės teisė – teisė vežti keleivius ir (arba) krovinius iš savo šalies į kitą šalį. Ketvirtoji skrydžių laisvės teisė – teisė vežti keleivius ir (arba) krovinius iš kitos šalies į savo šalį.

⁷ Kitos MALIAT signatarės yra šios: Naujoji Zelandija, Singapūras ir Brunėjus. Be to, MALIAT susitarimą pasirašė JAV, Samoa ir Tonga.

⁸ Penktoji skrydžių laisvės teisė – oro vežėjo teisė vežti keleivius ir (arba) krovinius iš šalies į trečiąją šalį, paslaugą pradėdant teikti savojoje šalyje, pvz., Čilės oro vežėjas, skraidinantis keleivius tarp Ispanijos ir Vokietijos maršrutu Santjagas–Frankfurtas prie Maino. Septintoji skrydžių laisvės teisė – teisė mokamai vežti keleivius ir krovinius ne savo šalyje, pvz., Čilės oro vežėjas, skraidinantis keleivius tarp Naujosios Zelandijos ir Brunėjaus.

⁹ Kitos *Fortaleza* susitarimo signatarės yra šios: Argentina, Brazilija, Paragvajus, Urugvajus, Bolivija ir Peru.

- Oro susisiekimo sektoriaus ekonominis liberalizavimas buvo lydimas griežto reikalavimo laikytis skrydžių saugos ir aviacinio saugumo standartų, vartotojų teisių ir konkurencijos taisyklių.
- Oro uostų sektorius yra atviras privačioms investicijoms. Santjago tarptautinį oro uostą valdančiame oro uostų konsorciame Europos investuotojams priklauso 30 % akcijų.

3. TOLESNIS RYŠIŲ SU YPATINGAS TEISES TURINČIU IR PATIKIMU PARTNERIU PIETŲ AMERIKOJE STIPRINIMAS

Čilė – svarbiausia Europos Sąjungos partnerė Pietų Amerikoje. 2002 m. lapkričio mėn. Čilė ir Europos Sąjunga pasirašė asociacijos susitarimą.¹⁰ Susitarimu įsteigiama politinė ir ekonominė Čilės ir Europos Sąjungos asociacija visose susitarimo taikymo srityse, pagrįsta abipusiškumu, bendrais interesais ir tarpusavio ryšių stiprinimu.

ES ir Čilės asociacijos susitarimu iki 2013 m. bus įsteigta **laisvosios prekybos zona** prekėms. Iki 2010 m. muitai pramoninėms prekėms bus visiškai panaikinti. Susitarimu taip pat įsteigiama laisvosios prekybos zona paslaugoms ir numatoma liberalizuoti investicijas.¹¹ Tačiau į ES ir Čilės asociacijos susitarimo veikimo sritį oro susisiekimo paslaugos nėra įtrauktos.¹²

ES – svarbiausias Čilės prekybos partneris. 2003 m. Čilės eksporto į ES bendra suma siekė 7 milijardus eurų. ES eksporto į Čilę suma sudaro 3 milijardus eurų. Nuo 2001 iki 2003 metų ES ir Čilės prekių mainų apimtys išaugo 27 %. ES yra svarbiausias investuotojas Čilėje, kurio tiesioginės užsienio investicijos į akcinį kapitalą sudaro 12,7 milijardų eurų arba 36 % bendrųjų tiesioginių užsienio investicijų.¹³

2004 m. kovo mėn. Čilė oficialiai paprašė pradėti derybas dėl liberaliojo susitarimo dėl oro susisiekimo paslaugų su Europos Sąjunga. 2005 m. gegužės mėn. 2-ajame ES ir Čilės asociacijos tarybos posėdyje Čilė dar kartą parodė susidomėjimą susitarimu, kuriuo būtų apimtos patekimo į rinką liberalizavimo ir reguliavimo suderinimo temos.¹⁴ Derybų dėl oro susisiekimo pradžia **toliau stiprins ES ir Čilės ekonominius ir politinius ryšius**. Kadangi Čilė buvo pirmoji Pietų pusrutulio šalis, sudariusi su ES asociacijos susitarimą ir įsteigusi laisvosios prekybos zoną, logiška, kad ji būtų tarp pirmųjų šalių, sudarysiančių visapusi susitarimą dėl oro susisiekimo paslaugų su ES.

4. EKONOMINĖ SUSITARIMO DĖL ORO SUSISIEKIMO PASLAUGŲ SU ČILE NAUDA

Kasmet iš Europos Sąjungos į Čilę ir atvirkščiai iš viso skraidinama apie 600 000 keleivių. Dėl geografinės padėties daug keleivių skraidinama netiesioginiais skrydžiais per kitas Lotynų Amerikos šalis.

¹⁰ Susitarimas, kuriuo įsteigiama Europos bendrijos ir jos valstybių narių asociacija bei su Čilės Respublika – Baigiamasis aktas, *Oficialusis leidinys* L 352, 2002 12 30, p. 0003–1450. Susitarimas įsigaliojo 2005 m. kovo 1 d.

¹¹ Asociacijos susitarimo 94 straipsnis.

¹² Asociacijos susitarimo 94 straipsnis.

¹³ Šaltinis: Eurostatas (2004 m.)

¹⁴ 2005 m. gegužės 26 d. 2-ojo ES ir Čilės asociacijos tarybos posėdžio bendroji deklaracija.

Kol dvišaliais susitarimais dėl oro susisiekimo paslaugų tarp kelių ES valstybių narių ir Čilės skrydžių skaičiui nenustatyti jokie apribojimai, ekonominiu požiūriu¹⁵ svarbiausios dvišalės rinkos yra reguliuojamos susitarimais, kuriais ribojama oro vežėjų galimybė siūlyti oro susisiekimo paslaugas atsižvelgiant į keleivių poreikius. Galiojančiais apribojimais varžomas pajėgumas teikti oro susisiekimo paslaugas tarp ES ir Čilės. Numatoma, kad oro susisiekimo paslaugų tarp ES ir Čilės vidutinis metinis augimo tempas nuo 2004 iki 2008 metų sieks 5,9 %¹⁶.

Pastaraisiais mėnesiais ES oro vežėjai rodė norą patekti į Čilės rinką, o Čilės oro vežėjai – į ES rinką. Tačiau pagal galiojančius dvišalių susitarimų apribojimus reguliariųjų skrydžių pagal tvarkaraštį jie vykdyti negalėtų. **Nuo 1998 iki 2004 m. turizmo srantai tarp ES ir Čilės padidėjo 50 %¹⁷**, bet tolesnį turizmo rinkos augimą, jei nebūtų imtasi veiksmų, suvaržytų galiojantys susitarimų dėl oro susisiekimo paslaugų apribojimai.

Vien tik nuo 2001 iki 2003 m. prekybos srantai tarp ES ir Čilės padidėjo 27 %. Galiojančių apribojimų oro susisiekimo paslaugoms teikti panaikinimu **būtų prisidėta prie laisvo prekybos ES ir Čilės augimo**, ypač atsižvelgiant į didelį atstumą ir didelę greitai gendančių iš Čilės vežamų prekių dalį.

Apribojimų panaikinimas **Bendrijos oro vežėjams galėtų išplėsti rinkos galimybes**. Jeigu būtų panaikinti taikomi savaitinio skrydžių skaičiaus ir skrydžių maršrutų apribojimai, oro eismo apimtys tarp ES ir Čilės turėtų didėti. Tikimasi, kad tiesioginių skrydžių skaičius tarp ES ir Čilės didės ir todėl Bendrijos oro vežėjų rinkos dalis bendroje ES ir Čilės rinkoje galės būti padidinta. Toliau liberalizuojant oro susisiekimą ir tiesioginių skrydžių į Čilę, kuri yra svarbus Europos Sąjungos prekybos partneris, skaičių, **padidės Europos keleivių ir krovinių siuntėjų į Čilę pasirinkimo galimybės**. Oro susisiekimo paslaugų apimčių didinimą, ypač teikiant tiesiogines oro susisiekimo paslaugas, būtų prisidėta prie ES ir Čilės prekybos apimčių ir turizmo srautų didinimo.

Kadangi šiuo metu Bendrijos vežėjams tenka beveik du trečdaliai keleivių vežimo rinkos ir 70 % krovinių vežimo rinkos¹⁸ ir kadangi keliaujančiųjų iš ES į Čilę ir atvirkščiai daugiau nei 65 % sudaro nuolatiniai Europos gyventojai¹⁹, tikimasi, kad galimybę pasinaudoti didžiąja šių ekonominių privalumų dalimi turėtų Europos oro linijų bendrovės, vartotojai Europoje ir Europos ekonomika plačiau prasme.

Čilė, turinti pažangią reguliavimo sistemą, yra tinkama kandidatė, su kuria Bendrija atvirojoje aviacijos zonoje galėtų stiprinti oro susisiekimo ryšius – patekimo į rinką ir bendradarbiavimo taikant reguliavimo priemones klausimais. Sustiprinus ES ir Čilės **bendradarbiavimą taikant reguliavimo priemones, būtų lengviau teikti oro susisiekimo paslaugas tarp ES ir Čilės**.

¹⁵ Ispanijai, Vokietijai ir Prancūzijai tenka daugiau nei 90 % pervežamų tarp ES ir Čilės keleivių apimties.

¹⁶ Šaltinis: IATA keleivių prognozės 2004–2008 m.

¹⁷ Šaltinis: *Sernatur, Estadísticas de Turismo*.

¹⁸ 2004 m. oro linijų bendrovėms tenkanti keleivių rinkos dalis: *Lan Chile* 32 %, *Iberia* 31 %, *Lufthansa* 20 %, *Air France* 12 %. 2004 m. oro linijų bendrovėms tenkanti krovinių rinkos dalis: *Lan Chile* 30 %, *Iberia* 22 %, *Lufthansa* 18 %, *Air France* 13 %. Šaltinis: *Junta de Aeronautica Civil*.

¹⁹ Šaltinis: *Sernatur* (2005 m.).

Tačiau kur kas svarbesnis nei trumpalaikis ekonominis poveikis ES ir Čilės rinkai būtų vidutinės trukmės poveikis kitoms oro susisiekimo rinkoms. **Ekonominiai atvirų tarptautinių oro susisiekimo rinkų privalumai** buvo aiškiai nustatyti Europos Komisijos užsakytame tyrime dėl ES–JAV atvirosios aviacijos zonos ekonominio poveikio²⁰. Panaikinus taikomus savaitinio skrydžių skaičiaus ir skrydžių maršrutų apribojimus, oro eismo apimtys turėtų didėti. Užtikrinus laisvą patekimą į rinką, oro linijų bendrovės galėtų naudotis naujosios rinkos teikiamomis galimybėmis ir siūlyti oro susisiekimo paslaugas tais maršrutais, kuriais pageidautų paslaugų vartotojai. Tarpvalstybinių investicijų srautai dar labiau padidins gaunamą naudą.

Ateityje ES ir Čilės susitarimas dėl oro susisiekimo paslaugų galėtų daryti **stipresnį ekonominį poveikį oro susisiekimui tarp ES ir kitų Lotynų Amerikos rinkų**. Čilė yra pagrindinė politinė ir prekybinė oro susisiekimo liberalizavimo Lotynų Amerikoje varomoji jėga. Čilė jau yra sudariusi liberaliausią pasaulyje dvišalį susitarimą dėl oro susisiekimo paslaugų su Urugvajumi, kuriame yra numatyta galimybė vykdyti skrydžius teritorijos viduje. Pastaruoju metu Čilė sustiprino bendradarbiavimą oro susisiekimo srityje su Argentina bei Brazilija ir pasirašė naująjį „atviro dangaus“ susitarimą su Paragvajumi. Taigi Čilė yra pasirašiusi gana šiuolaikiškus ir liberalius susitarimus su visomis Pietų Amerikos Bendrosios rinkos valstybėmis (*Mercosur*). Be to, Čilė yra pramonės skatinamo integracijos proceso pagrindinė veikėja Lotynų Amerikoje. Čilės oro linijų bendrovė LAN įsteigė savo filialus Peru, Ekvadore ir Argentinoje. Ilgesnės trukmės laikotarpiu, siekiant toliau didinti vispusio susitarimo dėl oro susisiekimo paslaugų su Čile ekonominę naudą, jis galėtų būti išplėstas kitoms Lotynų Amerikos šalims.

Aiškius galimus atvirosios aviacijos zonos susitarimo su Čile privalumus patvirtino nepriklausomų patarėjų atliktas poveikio įvertinimo tyrimas. Nors trumpalaikę ekonominę naudą gali iš dalies mažinti ta aplinkybė, kad tarp Bendrijos ir Čilės vykdoma nedaug skrydžių be nusileidimo tarpiniame punkte ir jau esamas didelis patekimo į rinką laipsnis, vis dėlto net trumpalaikių komercinių privalumų ES oro linijoms yra. Buvo patvirtinta, kad Čilėje oro susisiekimui taikoma reguliavimo ir politikos formavimo sistema Bendrijai be didelių kliūčių leistų su Čile sudaryti pavyzdinį susitarimą, kuriuo būtų užtikrinti aukštesni reguliavimo priemonių suderinimo lygiai ir naujos ES pramonės ir vartotojų galimybės. Be to, tyrime, atsižvelgiant į galimą poveikį ryšiams su kitomis Lotynų Amerikos šalimis, buvo pabrėžta didelė ilgalaikė ekonominė nauda Europos oro linijų bendrovėms, oro susisiekimo paslaugų vartotojams ir kitiems ekonominės veiklos dalyviams.

5. IŠVADOS: DIDELĖ BŪSIMO ES–ČILĖS SUSITARIMO DĖL ORO SUSISIEKIMO PASLAUGŲ PRIDĖTINĖ VERTĖ

Atnaujinta oro susisiekimo tarp ES ir Čilės sistema suteikia daug naujų galimybių stiprinti oro susisiekimą vienodomis konkurencijos sąlygomis. Be to, ja dar labiau būtų sustiprinti puikūs prekybiniai ir politiniai ES ir Čilės ryšiai.

²⁰ „Brattle Group“, ES–JAV atvirosios aviacijos zonos ekonominis poveikis, Europos Komisijai parengtas tyrimas, 2002 m. gruodis.

Europos Sąjungos ir Čilės bendradarbiavimo ypatumai oro susisiekimo sektoriuje buvo paskatinti ambicingo ketinimo ateityje reformų programos įgyvendinimą spartinti tarptautiniu lygiu. Numatomu parengti susitarimu dėl oro susisiekimo paslaugų tarp Europos bendrijos ir Čilės liberalizavimo turėtų būti sukurta šiuolaikinė oro susisiekimo tarp Čilės ir ES paslaugų teikimo sistema, kuria numatoma kiek įmanoma plačiau atverti rinką ir bendradarbiauti reglamentavimo bei reguliavimo priemonių suderinimo srityje. Jei pasiekti rezultatai bus geri, susitarimas galėtų būti **platesnio bendravimo oro susisiekimo srityje pavyzdys kitoms Lotynų Amerikos šalimis**.

Derybomis bus siekiama **abipusio rinkų atvėrimo**. Oro susisiekimo paslaugos tarp ES ir Čilės teikiamos vieną kartą nusileidžiant tarpiniuose punktuose, kurie patys yra svarbios rinkos, pvz., Brazilija ar Argentina. Todėl per tokius tarpinius punktus gaunamos penktosios skrydžių laisvės teisės yra svarbios susitarimo su Čile naudai atžvilgiu. Čilė siekia liberalizuoti oro susisiekimą ir parengiamosiose derybose jau nurodė savo ketinimus užtikrinti kabotažo teises, t. y. teisę vykdyti vietinius skrydžius Čilės teritorijoje. Tokios kabotažo skrydžių teisės būtų sveikintinas precedentas toliau vykstančioms Bendrijos deryboms su kitomis trečiosiomis šalimis.

Kelios su Čile susitarusios valstybės narės, laikydamosi abipusiškumo principo, jau atvėrė rinkas. Visai neseniai Suomija susitarė su Čile dėl visiškai rinkos liberalizavimo. Tačiau kitos valstybės narės, bendraudamos su Čile, dar nepasiekė kiek aukštesnio rinkų atvėrimo laipsnio. Šiuo metu keturiolikai valstybių narių Čilės rinka yra visiškai uždara. Dėl nerišlių ir neišsamių bendrųjų nuostatų Bendrijos oro vežėjai negali naudotis vienodomis galimybėmis ir šis galimybių skirtumas nėra suderinamas su vienodomis visų Bendrijos oro vežėjų galimybėmis bendroje rinkoje.

Visapusių Bendrijos lygiu sudarytu susitarimu dėl oro susisiekimo paslaugų būtų užtikrinti nuoseklesni Bendrijos ir Čilės oro susisiekimo ryšiai ir **visiems Bendrijos oro vežėjams, teikiantiems oro susisiekimo į Čilę paslaugas, būtų užtikrintos vienodos galimybės**. Be to, užtikrinus patekimą į rinką, 14 valstybių narių, kurios šiuo metu neturi jokių teisių, susijusių su oro susisiekimu su Čile, oro vežėjams būtų sukurtos svarbios, naujos rinkos galimybės. Susitarimu dėl oro susisiekimo paslaugų Bendrijos lygiu mažiesiems vežėjams taip pat būtų suteikta galimybė savo tinklą išplėsti iki Čilės. Net jei oro eismo paklausa tarp kelių valstybių narių ir Čilės neužtikrintų, kad ekonominiu atžvilgiu būtų tikslinga planuoti vykdyti tiesioginius skrydžius tarp tų valstybių ir Čilės, oro vežėjai galėtų turėti žymios komercinės naudos iš bendrojo kodo (*Code-share*) sutarčių, taikomų tam pačiam aljansui priklausančių bendrovių skrydžiams į Čilę ir iš jos.

Atviroms oro susisiekimo rinkoms reikalinga sistema, užtikrinanti sąžiningą konkurenciją, griežtus skrydžių saugos, aviacinio saugumo ir aplinkos apsaugos standartus.

Rinkos atvėrimas ir bendradarbiavimas reglamentavimo srityje siekiant suderinti reguliavimo priemones vykdomi kartu. Dvišaliais tam tikrų valstybių narių ir Čilės susitarimais dėl oro susisiekimo paslaugų Čilės oro vežėjams buvo užtikrintas visiškai atviras patekimas į rinką, bet nepasiekta reikiamo reguliavimo priemonių suderinimo. Bendrijos lygiu sudarytu visapusių susitarimu dėl oro susisiekimo paslaugų su Čile bus tvirtai nustatyti **aukšti skrydžių saugos, aviacinio saugumo, aplinkos apsaugos, keleivių apsaugos standartai ir kiti reguliavimo aspektai**.

Su aplinka susijusių klausimų atžvilgiu susitarimas turėtų atitikti ES išipareigojimą **dėl tvariosios plėtros**. Be minėtos ekonominės naudos, numatoma oro eismo plėtra taip pat turi nepageidautinų poveikių, ypač oro kokybei, triukšmo lygiui prie oro

uostų ir įtakos visuotinei klimato kaitai. Svarbu numatyti, kad susitarimu nebūtų ribojamos ES galimybės taikyti reguliavimo arba ekonomines priemones nepageidautinam poveikiui mažinti.

Atvirų rinkų esminis klausimas – sąžiningos konkurencijos užtikrinimas. Pasiėkus aukštesnius reguliavimo priemonių suderinimo lygius, visapusiškai Bendrijos ir Čilės susitarimu dėl oro susisiekimo paslaugų, siekiant išvengti konkurencijos iškraipymo, būtų užtikrintos **vienodos konkurencijos sąlygos**. Čilėje yra veiksmingos konkurencijos institucijos, verčiančios laikytis konkurencijos taisyklių. Net po 2001 m. rugsėjo 11-osios oro linijų bendrovių veiklos krizės valstybė oro linijų bendrovėms pagalbos neteikia. Lotynų Amerikoje informacija apie skrydžių saugos būklę Čilėje yra puiki ir gali būti palyginta su Europoje galiojančiomis normomis. Todėl, atsižvelgiant į Čilėje esantį skrydžių saugos ir aviacinio saugumo normų taikymo lygį, konkurencijos taisykles ir oro susisiekimo paslaugų vartotojų teises, **Bendrijos ir Čilės perspektyvos bendradarbiavimo srityje derinant reglamentavimo ir (arba) reguliavimo priemones** yra puikios.

Neoficialiose parengiamosiose derybose Čilė patvirtino **ryžtą siekti aukšto laipsnio reguliavimo priemonių suderinimo su Bendrija**, kad būtų galima palengvinti oro susisiekimo paslaugų teikimą tarp ES ir Čilės. Reguliavimo priemonės galima suderinti tik Bendrijos lygiu; dvišaliais susitarimais neužtikrinamas reikiamas bendradarbiavimas reglamentavimo derinimo klausimais. Siekiant užtikrinti susitarimo taisyklių laikymąsi ir jų tolesnį tobulinimą, susitarimu bus nustatytas bendradarbiavimo mechanizmas.

Su kitomis Lotynų Amerikos šalimis sudarant panašius susitarimus, didelė oro susisiekimo su Čile pridėtinė vertė galėtų būti dar padidinta. Taigi, nauja Europos Sąjungos ir Čilės partnerystė turėtų būti pavyzdys regionui ir atvira kitoms prie jos prisijungti pageidaujančioms šalims.

Atsižvelgdama į tai, kas buvo minėta, Europos Komisija rekomenduoja Tarybai įgalioti Komisiją pradėti derybas su Čile siekiant sudaryti visapusišką susitarimą dėl oro susisiekimo.

Komisija, aiškindama derybų nurodymuose nustatytus tikslus ir jų siekdama, artimai bendradarbiaus su valstybėmis narėmis ir visomis suinteresuotomis šalimis.