



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 05.09.2005
COM(2005) 406 galīgā redakcija

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS

Attiecību stiprināšana ar Čīli aviācijas jomā

1. IEVADS

Tradicionāli starptautisko gaisa transportu reglamentē divpusēji starpvalstu nolīgumi. Tomēr Eiropas Kopienas Tiesas 2002. gada 5. novembra spriedumi, t. s. “atvērto debesu” spriedumi, kļuva par sākumu aviācijas ārējai politikai Kopienas līmenī.

Kā norādīts paziņojumā “Programmas izstrāde Kopienas ārējās aviācijas politikai”¹, Eiropas Kopienas un atsevišķu trešo valstu nolīgumiem būs ievērojama pievienotā vērtība — tie **radīs** cik iespējams daudz **jaunu iespēju ekonomikā, izveidojot tirgus un sekmējot investīcijas**. Turklāt šādi nolīgumi būs vislabākais veids, kā nodrošināt taisnīgas konkurences apstākļus, **sekmējot regulējuma konvergenci**.

Tādēļ Eiropas Komisija ir ierosinājusi uzsākt mērķtiecīgas sarunas, lai noslēgtu globālos aviācijas nolīgumus lielākajos pasaules reģionos ar mērķi vairot Eiropas rūpniecības sekmēšanas izredzes un nodrošināt godīgu konkurenci, tajā pašā laikā palīdzot reformēt starptautisko civilo aviāciju. Padome Secinājumos par ārējām attiecībām aviācijas jomā ir skaidri izteikusies par Čīli kā iespējamu pretendenti, kas varētu atbilst nākotnes prasībai pēc visaptverošām sarunu pilnvarām².

Čīle, valsts, kas jau ir noslēgusi Asociācijas nolīgumu ar Eiropas Kopienu, kas līdz 2013. gadam izveidos brīvās tirdzniecības zonu, ir lūgusi sākt sarunas par visaptverošu gaisa transporta nolīgumu ar Eiropas Kopienu. Tā kā Čīlei ir **uz tirgu orientēta ekonomikas un transporta politika un augsti reglamentējošie standarti**, tā ir daudzsološa pretendente, ar ko varētu noslēgt jaunās paaudzes gaisa transporta nolīgumu ar Eiropas Kopienu.

Turklāt Čīle ir pierādījusi gatavību reformēt starptautiskā gaisa transporta regulējumu kopā ar Eiropas Kopienu, būdama pirmā valsts pasaulē, kas parakstīs horizontālo nolīgumu ar Eiropas Kopienu gaisa transporta jomā³.

Aptverošāks gaisa transporta nolīgums ar Čīli vēl vairāk stiprinās komerciālās un politiskās saites ES un Čīles starpā. Tas dos saimniecisku ieguvumu gaisa pārvadātājiem, lidostām, pasažieriem, nosūtītājiem, tūrisma nozarei un citām saimniecības nozarēm gan Eiropas Savienībā, gan Čīlē. Turklāt nākotnē tas būs lielisks sākums attiecību stiprināšanai ar citām Latīņamerikas valstīm aviācijas jomā.

Tādēļ ar šo paziņojumu Komisija iesaka Padomei pilnvarot Komisiju Eiropas Kopienas vārdā sākt sarunas par **visaptverošu gaisa transporta nolīgumu ar Čīli, kura mērķis būtu tirgus atvēršana un sadarbība regulējuma jomā un/vai regulējuma konverģence** īpaši prioritārās jomās, piemēram, aviācijas lidojumu drošība, aviācijas drošība, vides aizsardzība un konkurences noteikumu piemērošanā, kas nodrošina darbības vidi netraucētai konkurencei.

¹ KOM (2005) 79.

² Padomes 2005. gada 27. jūnija Secinājumi par Programmas izstrādi Kopienas ārējai politikai aviācijas jomā.

³ Horizontālais nolīgums aizstāj noteikumus, kas iekļauti divpusējos gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumos starp ES dalībvalstīm un Čīli (tie izrādījās nesaderīgi ar ES tiesību aktiem), ar Kopienas nolīgumu.

Sarunās par horizontālo nolīgumu un izpētes diskusijās ir izveidotas labas attiecības starp Čīles aviācijas iestādēm un Eiropas Komisijas dienestiem, nodrošinot **lielisku pamatu, lai iesaistītos sarunās par visaptverošu gaisa transporta nolīgumu ar Čīli.**

2. PAŠREIZĒJAIS REGULĒJUMS GAISA SATIKSMES PAKALPOJUMIEM STARP EIROPAS KOPIENU UN ČĪLI

2.1. Divpusējie gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumi starp ES dalībvalstīm un Čīli

Pašreiz gaisa satiksmes pakalpojumus starp ES un Čīli reglamentē divpusējie gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumi starp Čīli un 11 ES dalībvalstīm⁴. Gaisa satiksmes pakalpojumiem starp pārējām 14 dalībvalstīm un Čīli nav juridiska pamata.

Pašreizējie divpusējie gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumi gaisa satiksmes pakalpojumus starp ES un Čīli nereglamentē atbilstīgi. Daži nolīgumi ir ļoti liberāli un neuzliek nekādus ierobežojumus lidojumu biežumam vai maršrutu grafikam, turpretim citi nolīgumi paredz stingri reglamentēt ekonomiskos pamataspektus, piemēram, lidojumu skaitu nedēļā, maršrutu grafikus un lidojuma maksu. Tā kā, izstrādājot dalībvalstu divpusējos gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumus ar Čīli, šo atšķirību dēļ **iespējas, kas pieejamas Kopienas gaisa pārvadātājiem, nebija vienādas.**

2004. gada septembrī tika parakstīts Nolīgums starp Eiropas Kopienas un Čīles Republikas par atsevišķiem gaisa satiksmes pakalpojumu aspektiem (“Horizontālais nolīgums”)⁵. “Horizontālais nolīgums” labo noteikumus, kas ir izrādījušies nesaderīgi ar ES tiesību aktiem par pašreizējiem divpusējiem gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumiem starp Čīli un ES dalībvalstīm. Tas jo īpaši aizstāj noteikumus, kas prasa, lai gaisa pārvadātāji piederētu attiecīgās ES dalībvalsts valstspiederīgajiem un lai tos pārvaldītu attiecīgās ES dalībvalsts valstspiederīgie, ar “Kopienas gaisa pārvadātāja” klauzulu. Čīle bija **pirmā valsts pasaulē, kas vienojās ar Eiropas Kopienas par horizontālo nolīgumu**, kas izveido nediskriminējošu gaisa satiksmes pakalpojumu juridisko pamatu. Pēc minētā nolīguma parakstīšanas Kopienas gaisa pārvadātāji varēs izmantot tiesības veikt satiksmi starp Čīli un jebkuru ES dalībvalsti, kur tie reģistrēti. Ja Čīles gaisa pārvadātāji veiks pārvadājumus maršrutos Eiropas Kopienā, uz tiem attieksies atsevišķi Kopienas tiesību aktu noteikumi. Atšķirīgu divpusējo nolīgumu dēļ Horizontālajā nolīgumā tomēr bija jāietver “neapiešanas” klauzula, lai izvairītos no iespējamās pašreizējo divpusējo satiksmes tiesību ierobežojumu apiešanas.

⁴ Apvienotā Karaliste, Beļģija, Dānija, Francija, Itālija, Luksemburga, Nīderlande, Somija, Spānija, Vācija un Zviedrija.

⁵ KOM (2004) 829, Priekšlikums Padomes Lēmumam par nolīguma parakstīšanu un pagaidu piemērošanu starp Eiropas Kopienas un Čīles Republikas par atsevišķiem gaisa satiksmes pakalpojumu aspektiem. Padome pieņēma priekšlikumu 2005. gada 27. jūnijā.

2.2. Gaisa transporta politika Čīlē gaisa transporta liberalizācijas priekšgalā

Gaisa transporta liberalizācijas ziņā Čīle ir viena no visattīstītākajām valstīm. Čīles gaisa transporta politika balstās uz šādiem principiem: brīva iekļūšana tirgū, cenu brīvība, atvērtās debess un minimāla valdības iejaukšanās.

- Čīlē nav īpašumtiesību ierobežojumu ārzemju gaisa pārvadātājiem. 2004. gada novembrī jauns gaisa pārvadātājs, kas piederēja īpašniekam no Spānijas, saņēma vajadzīgās Čīles varas iestāžu atļaujas un pilnvaras, lai sāktu vietējos un starptautiskos lidojumus.
- Gaisa pārvadātājiem nav barjeru, lai iekļūtu tirgū. Gaisa pārvadātājiem ir atļauts darboties, ja tiem ir derīga gaisa kuģa ekspluatanta apliecība, kas apstiprina spēju nodrošināt drošas aviācijas darbības, un ja tie atbilst vajadzīgajām apdrošināšanas prasībām.
- Pretstatā pasaules praksei Čīle ļauj ārvalstu gaisa pārvadātājiem apkalpot vietējos lidojumus, pamatojoties uz savstarpīgumu.
- Divpusējās attiecībās ar vairāk nekā 30 valstīm Čīle ir piešķīrusi neierobežotas trešās un ceturtais brīvības tiesības veikt satiksmi⁶.
- Ja ir vairāk nekā viens pretendents, tiesības veikt starptautisko satiksmi piešķir atklātā izsolē. Tiesības veikt satiksmi ir brīvi nododamas citiem gaisa pārvadātājiem.
- Čīle ir parakstījusi Daudzpusējo nolīgumu par starptautiskā gaisa transporta liberalizāciju (*MALIAT*) un Papildu protokolu⁷. Pamatojoties uz *MALIAT* un *MALIAT* protokolu, Čīle piešķir savām partnervalstīm ne tikai neierobežotas trešās un ceturtais tiesības veikt satiksmi, bet arī neierobežotas piektās un septītās brīvības tiesības veikt satiksmi⁸.
- Čīle ir vadošā pašreizējā Latīņamerikas aviācijas tirgus integrācijas procesa virzītāja. Čīle ir parakstījusi Fortalezas Nolīgumu, kas izveido atvērta tirgus pieeju Dienvidamerikas apakšreģionu maršrutiem.⁹
- Ja, piemērojot konkurences noteikumus, tas nav vajadzīgs, Čīle neiejaucas gaisa pārvadātāju noteiktajās cenās. Cenu noteikšanu nekonkurējošiem, t. i., monopola vai kvazimonopola maršrutiem, pārvalda aviācijas iestādes.

⁶ Trešā brīvība ir tiesības pārvadāt pasažierus un/vai kravas no savas valsts uz citu valsti. Ceturtais brīvība ir tiesības pārvadāt pasažierus un/vai kravas no citas valsts uz savu valsti.

⁷ Citi *MALIAT* protokola parakstītāji ir Jaunzēlande, Singapūra un Bruneja. *MALIAT* nolīguma puses ir vēl arī ASV, Rietumsamoā un Tonga.

⁸ Piektā brīvība ir tiesības pārvadāt pasažierus un/vai kravas no kādas valsts uz trešo valsti ar pakalpojumiem, kas sākas savā valstī, piem., Čīles gaisa pārvadātājs pārvadā pasažierus starp Spāniju uz Vāciju Santjago-Madrides-Frankfurtes reisā. Septītā brīvība ir tiesības veikt satiksmi, kas nes ienākumus, starp divām valstīm ārpus savas valsts, piem., Čīles gaisa pārvadātājs pārvadā pasažierus starp Jaunzēlandi un Bruneju.

⁹ Pārējās Fortalezas Nolīguma parakstītājas ir Argentīna, Brazīlija, Paragvaja, Urugvaja, Bolīvija un Peru.

- Kopā ar gaisa transporta nozares ekonomisko liberalizāciju ir notikusi stingra drošības standartu, lietotāju tiesību un konkurences noteikumu piemērošana.
- Lidostu nozare ir atvērta privātajiem ieguldījumiem. Eiropas ieguldītājiem ir 30% daļa lidostu konsorciņā, kas darbojas Santjago Starptautiskajā lidostā.

3. TURPMĀKA ATTIECĪBU STIPRINĀŠANA AR PRIVILĪĢĒTU UN UZTICAMU PARTNERI DIENVIDAMERIKĀ

Čīle ir vissvarīgākā Eiropas Savienības partnere Dienvidamerikā. 2002. gada novembrī Čīle un Eiropas Savienība parakstīja Asociācijas nolīgumu¹⁰. Nolīgums izveido **politisku un ekonomisku asociāciju starp Čīli un ES**, pamatojoties uz savstarpīgumu, kopējām interesēm un attiecību padziļināšanu visās piemērošanas jomās.

Ar ES un Čīles asociācijas nolīgumu līdz 2013. gadam izveidos preču **brīvās tirdzniecības zonu**. Muitas nodokļi par rūpniecības ražojumiem tiks pilnīgi likvidēti līdz 2010. gadam. Ar nolīgumu izveido arī pakalpojumu brīvās tirdzniecības zonu un paredz ieguldījumu liberalizāciju¹¹. Tomēr gaisa satiksmes pakalpojumi nav ietverti ES un Čīles asociācijas nolīguma darbības jomā¹².

ES ir vissvarīgākais Čīles tirdzniecības partneris. 2003. gadā Čīles eksports uz ES sasniedza 7 miljardus EUR. ES eksports uz Čīli ir 3 miljardi EUR. **Tikai laikā no 2001. gada līdz 2003. gadam preču tirdzniecība starp ES un Čīli ir pieaugusi par 27%**. ES ir galvenais ieguldītājs Čīlē ar kopējo ārvalstu tiešo ieguldījumu apjomu 12,7 miljardi EUR, kas veido 36% no kopējiem ārvalstu tiešajiem ieguldījumiem¹³.

Čīle 2004. gada martā oficiāli lūdza sākt sarunas par liberālu aviācijas nolīgumu ar Eiropas Savienību. Čīle atkārtoti izteica interesi par nolīgumu, kas ietvertu gan tirgus pieejamības liberalizāciju, gan regulējuma konvergenci, 2. ES un Čīles asociācijas padomē 2005. gada maijā¹⁴. Sarunu sākšana gaisa transporta jomā **vēl vairāk stiprinās ekonomiskās un politiskās saites starp ES un Čīli**. Tā kā Čīle bija pirmā valsts dienvidu puslodē, kas noslēdza asociācijas nolīgumu un izveidoja brīvās tirdzniecības zonu ar ES, ir loģiski, ka arī Čīlei jābūt to pirmo valstu vidū, kas noslēgs visaptverošu gaisa transporta nolīgumu ar ES.

4. SAIMNIECISKAIS LABUMS, KO DOS ES UN ČĪLES TRANSPORTA NOLĪGUMS

Kopējais gaisa satiksmes apjoms starp Eiropas Savienību un Čīli ir aptuveni 600 000 pasažieru gadā. Ģeogrāfiskā attāluma dēļ ievērojamu pasažieru daļu pārvadā ar netiešajiem reisiem caur citām Latīņamerikas valstīm.

¹⁰ Nolīgums par asociācijas izveidi starp Eiropas Kopieni un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Čīles Republiku, no otras puses, – Nobeiguma akts, *Oficiālais Vēstnesis L 352, 30.12.2002.*, 3.—1450. lpp. Nolīgums stājās spēkā 2005. gada 1. martā.

¹¹ Asociācijas nolīguma 94. pants.

¹² Asociācijas nolīguma 95. panta 2.d punkts.

¹³ Avots: Statistikas birojs (2004).

¹⁴ 2. ES un Čīles asociācijas padomes 2005. gada 6. maija kopīgā deklarācija.

Ja arī divpusējos gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumos starp vairākām ES dalībvalstīm un Čīli nav noteikti nekādi ierobežojumi attiecībā uz lidojumu skaitu, tad uz ekonomiskajā ziņā vissvarīgākajiem divpusējiem tirgiem¹⁵ attiecas nolīgumi, kas ierobežo gaisa pārvadātāju spēju piedāvāt gaisa satiksmes pakalpojumus atbilstīgi pasažieru pieprasījumam. **Esošie ierobežojumi mazina gaisa satiksmes pakalpojumu starp ES un Čīli iespējamo pieaugumu.** Tiek prognozēts, ka vidējais ikgadējais gaisa satiksmes pakalpojumu starp ES un Čīli pieauguma temps no 2004. gada līdz 2008. gadam būs 5,9%¹⁶.

Pēdējos mēnešos gan Čīles, gan ES gaisa pārvadātāji ir izrādījuši interesi par iekļūšanu ES un Čīles tirgū. Tomēr pašreizējie divpusējo nolīgumu ierobežojumi neļautu tiem veikt regulārus lidojumus. **Tūrisma plūsma starp ES un Čīli ir pieaugusi par 50% laikā no 1998. gada līdz 2004. gadam**¹⁷, bet turpmāku tūrisma tirgus izaugsmi varētu kavēt pašreizējie ierobežojumi gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumos, ja nekas netiks darīts.

Tirdzniecības plūsma starp ES un Čīli ir pieaugusi par 27% tikai laikā no 2001. gada līdz 2003. gadam. Pašreizējo gaisa satiksmes pakalpojumu ierobežojumu atcelšana **sekmētu neierobežotu tirdzniecības izaugsmi starp ES un Čīli**, tirdzniecības attiecībās ar Čīli īpaši ņemot vērā lielo attālumu un ievērojamo daļu ātrbojīgo preču.

Ierobežojumu atcelšana **Kopienas gaisa pārvadātājiem dotu lielākas tirgus iespējas.** Ja nebūs pašreizējo ierobežojumu attiecībā uz lidojumu skaitu nedēļā un lidojumu maršrutiem, iespējams, ka gaisa satiksme starp ES un Čīli palielināsies. Ir gaidāms, ka tiešo lidojumu skaits starp ES un Čīli pieaugs, ļaujot Kopienas gaisa pārvadātājiem palielināt savu tirgus daļu no ES un Čīles kopējā tirgus apjoma. Tālāka liberalizācija un izrietošais tiešo lidojumu skaita pieaugums **Eiropas pasažieriem un nosūtītājiem dos lielāku izvēli lidojumiem uz Čīli**, kas ir svarīgs Eiropas Savienības tirdzniecības partneris. Gaisa satiksmes pakalpojumu pieaugums, īpaši tiešo gaisa satiksmes pakalpojumu pieaugums, sekmēs tālāku **tirdzniecības un tūrisma plūsmas pieaugumu starp ES un Čīli.**

Tā kā Kopienas gaisa pārvadātājiem pašreiz pieder gandrīz divas trešdaļas no pasažieru pārvadājumu tirgus un 70% no kravu pārvadājumu tirgus¹⁸ un tā kā vairāk nekā 65% no pasažieriem starp ES un Čīli ir Eiropas iedzīvotāji¹⁹, ir gaidāms, ka **lielākā daļa saimniecisko ieguvumu tiks Eiropas gaisa satiksmes nozari, Eiropas patērētājiem un citām Eiropas saimniecības nozarēm.**

Tā kā Čīlei ir moderns regulējums, tā ir lieliska pretendente, ar ko Kopienai padziļināt attiecības aviācijas jomā atvērtajā gaisa telpā — gan attiecībā uz piekļuvi tirgum, gan sadarbību regulējuma jomā. Lielāka **sadarbība regulējuma jomā starp ES un Čīli vēl vairāk veicinātu gaisa satiksmes pakalpojumus starp ES un Čīli.**

¹⁵ Spānija, Vācija un Francija kontrolē vairāk nekā 90% no pasažieru satiksmes starp ES un Čīli.

¹⁶ Avots: *IATA* pasažieru prognozes 2004.—2008. gadam.

¹⁷ Avots: *Sernatur, Estadísticas de Turismo*.

¹⁸ Pasažieru pārvadājumu tirgus sadalījums 2004. gadā: *Lan Chile* 32%, *Iberia* 31%, *Lufthansa* 20%, *Air France* 12%. Kravu pārvadājumu tirgus sadalījums 2004. gadā: *Lan Chile* 30%, *Iberia* 22%, *Martinair* 18%, *Air France* 13%, *Cargolux* 10%, *Lufthansa* 7%. Avots: *Junta de Aeronautica Civil*.

¹⁹ Avots: *Sernatur* (2005).

Varbūt vēl svarīgāka par tiešo saimniecisko ietekmi uz ES un Čīles tirgu ir vidēji ilga ietekme uz citiem gaisa transporta tirgiem. **Atvērtu starptautisko aviācijas tirgu saimnieciskais labums** ir skaidri noteikts Eiropas Komisijas vārdā veiktajā pētījumā par ES un ASV atvērtās gaisa telpas ekonomisko ietekmi²⁰. Bez pašreizējiem ierobežojumiem attiecībā uz lidojumu skaitu nedēļā un lidojumu maršrutiem, iespējams, gaisa satiksme pieaugs. Atvērtā tirgū aviosabiedrības varēs izmantot jaunās tirgus iespējas un piedāvāt gaisa satiksmes pakalpojumus maršrutos, kur patērētāji tos pieprasa. Ieguldījumu plūsma pāri robežām dos turpmāku efektivitātes pieaugumu.

Ilgākā laikā ES un Čīles gaisa transporta nolīgumam varētu būt **lielāka saimnieciska ietekme uz gaisa transportu starp ES un citiem Latīņamerikas tirgiem**. Čīle ir galvenais gaisa transporta liberalizācijas virzītājs Latīņamerikā gan politiskā, gan komerciālā ziņā. Čīle jau ir noslēgusi pasaulē visliberālāko divpusējos gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumu ar Urugvaju, kurā pat iekļauta pieeja iekšzemes lidojumiem. Čīle nesen ir pastiprinājusi savu sadarbību gaisa transporta jomā gan ar Argentīnu, gan Brazīliju un ir parakstījusi jaunu “atvērtu debesu” nolīgumu ar Paragvaju. Tādejādi Čīlei ir relatīvi moderni un liberāli nolīgumi ar visām *Mercosur* valstīm. Turklāt, Čīle ir vadošā valsts gaisa transporta nozares vadītajā integrācijas procesā Latīņamerikā. Galvenā Čīles aviosabiedrība *LAN* ir izveidojusi filiāles Peru, Ekvadorā un Argentīnā. Ilgākā laikā Gaisa transporta nolīgumu ar Čīli varētu attiecināt uz kaimiņvalstīm Latīņamerikā, vēl vairāk palielinot saimniecisko labumu, ko dotu visaptverošs gaisa transporta nolīgums ar Čīli.

Atvērtas gaisa telpas nolīguma ar Čīli acīmredzamais iespējamais izdevīgums ir apstiprināts neatkarīgu konsultantu ietekmes novērtējuma pētījumā. Lai gan īslaicīgs saimnieciskais labums var būt mazs, jo ir maz bezpieturu lidojumu starp Kopienas un Čīli un jau pastāvošās tirgus pieejamības līmeņa dēļ, tomēr ES gaisa satiksmes nozarei ir pat īslaicīgs komerciāls labums. Tika apstiprināts, ka Čīles gaisa transporta regulējums un politiska ļautu Kopienai bez lielām problēmām noslēgt paraugnolīgumu ar Čīli, panākot augstāku regulējuma konverģences līmeni un radot jaunas iespējas ES rūpniecībai un izmantotājiem. Turklāt pētījumā tika norādīts ievērojams saimnieciskais labums, ko ilgstoši gūtu Eiropas gaisa satiksmes nozare, gaisa transporta izmantotāji un citi tirgus dalībnieki, ņemot vērā to, kā tas ietekmēs attiecībās ar citām Latīņamerikas valstīm.

5. SECINĀJUMI: NĀKAMĀ ES UN ČĪLES GAISA TRANSPORTA NOLĪGUMA IEVĒROJAMA PIEVIENOTĀ VĒRTĪBA

Modernizēts regulējums attiecībā uz gaisa transportu starp ES un Čīli paver nozīmīgas jaunas iespējas gaisa transporta stiprināšanai vidē, kurā nodrošināta konkurence. Turklāt tās vēl vairāk stiprinātu jau tā lieliskās tirdzniecības un politiskās attiecības starp ES un Čīli.

Eiropas Savienības un Čīles partnerattiecību paraugs gaisa transporta jomā radies ar vēlmi pieteikt reformas programmu starptautiskā līmenī. Izrietošais nolīgums par

²⁰

The Brattle Group, ES un ASV atvērtās gaisa telpas saimnieciskā ietekme, pētījums sagatavots Eiropas Komisijai, 2002. gada decembris.

gaisa transporta liberalizāciju starp Eiropas Kopienas un Čīli izveidotu modernu regulējumu gaisa satiksmes pakalpojumiem starp ES un Čīli ar iespējami atvērtāku tirgu un sadarbību regulējuma jomā un regulējuma konverģenci. Ja rezultāts būs labs, tas varētu būt **paraugs partnerattiecībām paplašināšanai ar citām Dienvidamerikas valstīm gaisa transporta jomā.**

Sarunu mērķis, no vienas puses, būtu **abpusēja tirgus atvēršana**. Gaisa satiksmes pakalpojumi starp ES un Čīli bieži tiek sniegti ar vienu apstāšanās vietu starpposma punktos, kas paši par sevi ir nozīmīgi tirgi, piemēram, Brazīlija vai Argentīna. Tādēļ pietās brīvības tiesības, pārvadājot caur šādiem starpposma punktiem, ir svarīgas, lai nolīgums ar Čīli būtu vēl izdevīgāks. Arī Čīlei mērķis ir gaisa transporta liberalizācija un sagatavošanās sarunās tā jau ir apliecinājusi gatavību piešķirt kabotāžas tiesības, t.i., tiesības veikt iekšzemes lidojumus Čīlē. Šādas kabotāžas tiesības būtu vēlams precedents notiekošajām Kopienas sarunām ar citām trešām valstīm.

Dažas dalībvalstis un Čīle jau ir abpusēji atvērušas tirgu. Pavisam neseno Somija vienojās ar Čīli, paredzot pilnīgu tirgus liberalizāciju. Tomēr citas dalībvalstis attiecībās ar Čīli vēl nav sasniegušas progresīvu tirgus pieejamības liberalizācijas pakāpi. Četrpadsmit dalībvalstīm šobrīd vispār nav nekādas pieejas Čīles tirgum. Šīs nesaskaņotības un sadrumstalošanās dēļ Kopienas gaisa pārvadātāju iespējas nav vienlīdzīgas, tās nav salīdzināmas ar vienlīdzīgām iespējām visiem Eiropas Kopienas pārvadātājiem vienotajā tirgū.

Visaptverošs gaisa transporta nolīgums Kopienas līmenī nodrošinātu Kopienas un Čīles attiecību saskaņotību aviācijas jomā un dotu **vienādas iespējas visiem Kopienas gaisa pārvadātājiem sniegt gaisa satiksmes pakalpojumus Čīlē**. Turklāt, tas radītu **lielas jauna tirgus iespējas gaisa pārvadātājiem** tajās 14 dalībvalstīs, kam pašreiz nav nekādu tiesību attiecībā uz gaisa transportu no Čīles un uz to. Gaisa transporta nolīgums Kopienas līmenī dotu mazākiem pārvadātājiem iespēju iekļaut Čīli maršrutu tīklā. Lai gan pārvadājumu pieprasījums starp vairākām dalībvalstīm un Čīli varētu būt pārāk mazs, lai tiešie lidojumi būtu komerciāli ilgtspējīgi, gaisa pārvadātājiem gūtu ievērojamu labumu, ja tiem ļautu veikt kopīgus lidojumus ar alianses partneriem uz Čīli un no tās.

Atvērtajiem gaisa tirgiem vajadzīgs regulējums, kas nodrošina godīgu konkurenci un augstus aviācijas lidojumu drošības, aviācijas drošības un vides aizsardzības standartus. Tirgus atvēršanai iet roku rokā ar sadarbību regulējuma jomā, kuras mērķis ir konverģence. Divpusējie gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumi starp dažām dalībvalstīm un Čīli ir nodrošinājuši Čīles gaisa pārvadātājiem pilnībā atvērtu tirgu, tomēr nepietiekami nodrošinot regulējuma konverģenci. Visaptverošs gaisa transporta nolīgums ar Čīli Kopienas līmenī vienādi nostiprinās **augstus aviācijas lidojumu drošības, aviācijas drošības, vides aizsardzības, pasažieru aizsardzības standartus un citus ar regulējumu saistītus aspektus.**

Attiecībā uz vides jautājumiem nolīgumam ir jāatbilst Kopienas **ilgtspējīgas attīstības** saistībām. Bez saimnieciskiem labumiem, kas uzskaitīti iepriekš, paredzamajam gaisa satiksmes pieaugumam ir arī nevēlami blakusefekti, it īpaši tas attiecas uz gaisa kvalitāti un trokšņa līmeni lidostu tuvumā, kā arī uz tā ietekmi uz globālajām klimata pārmaiņām. Svarīgi ir tas, ka nolīgums neierobežo ES iespējas

piemērot reglamentējošus vai ekonomiskus līdzekļus, lai mazinātu šo nelabvēlīgo ietekmi.

Godīgas konkurences nodrošināšana ir pamatproblēma atvērtajos aviācijas tirgos. Sasniedzot lielāku regulējuma konvergenci, visaptverošs gaisa transporta nolīgums starp Kopeņu un Čīli **nodrošinātu vidi, kurā valda konkurence**, lai izvairītos no konkurences traucējumiem. Čīlē ir stingras konkurences iestādes, kas izpilda konkurences noteikumus. Gaisa satiksmes nozari valsts neatbalsta pat pēc nozares 9. novembra krīzes. Aviācijas lidojumu drošības ziņā Čīlei pieder izcils rekords Dienvidamerikā un šo rekordu var salīdzināt ar Eiropas standartiem. Tādējādi, balstoties uz pašreizējo aviācijas lidojumu drošības un aviācijas drošības standartu, konkurences likumu izpildi un gaisa transporta izmantotāju tiesību ievērošanu Čīlē, **iespējas panākt augsta līmeņa sadarbību regulējuma jomā un/vai regulējuma konvergenci starp Kopeņu un Čīli** ir lieliskas.

Neoficiālās sagatavošanās sarunās Čīle ir apliecinājusi **gatavību panākt augsta līmeņa regulējuma konvergenci ar Kopeņu**, lai sekmētu gaisa satiksmes pakalpojumus starp ES un Čīli. Šādu regulējuma konvergenci var panākt tikai Kopeņu līmenī; divpusējie nolīgumi nenodrošina atbilstīgu sadarbību regulējuma jomā. Ar nolīgumu izveidos sadarbības mehānismus, lai nodrošinātu to, ka nolīguma nosacījumus ievērotu un izstrādātu tālāk.

Gaisa transporta nolīguma ar Čīli ievērojamo pievienoto vērtību varētu turpmāk palielināt, noslēdzot līdzīgus nolīgumus ar citām Dienvidamerikas valstīm. Tādējādi jaunajam partnerattiecībām starp Eiropas Savienību un Čīli jābūt **paraugam reģionā** un tajās vajadzētu būt iespējams iesaistīties citām valstīm, kuras to vēlētos.

Ņemot vērā iepriekšminēto, Eiropas Komisija iesaka Padomei pilnvarot Komisiju uzsākt sarunas ar Čīli, lai noslēgtu visaptverošu gaisa transporta nolīgumu.

Komisija strādās ciešā sadarbībā ar dalībvalstīm un visām attiecīgajām ieinteresētajām personām, lai turpinātu izstrādāt un sasniegt mērķus, kas noteikti sarunu direktīvās.