



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 05.09.2005
COM(2005) 406 końcowy

KOMUNIKAT KOMISJI

Wzmocnienie stosunków w dziedzinie lotnictwa z Chile

1. WPROWADZENIE

Międzynarodowy transport lotniczy jest tradycyjnie regulowany dwustronnymi umowami zawieranymi między poszczególnymi krajami. Jednak tak zwane orzeczenie o „otwartym niebie” wydane przez Europejski Trybunał Sprawiedliwości w dniu 5 listopada 2002 r. stało się początkiem wspólnotowej polityki zewnętrznej w dziedzinie lotnictwa.

W komunikacie zatytułowanym „Rozwój programu polityki zewnętrznej w zakresie lotnictwa wspólnotowego”¹ stwierdza się, że zawarcie umów pomiędzy Wspólnotą Europejską a niektórymi krajami trzecimi wytworzy znaczną wartość wynikającą ze **stworzenia nowych możliwości gospodarczych poprzez otwarcie rynków i promocję inwestycji**. Ponadto zawarcie takich umów, **promujących zbliżenie przepisów**, będzie najlepszym sposobem zapewnienia uczciwej konkurencji.

Z tych powodów Komisja Europejska wystąpiła z propozycją rozpoczęcia ukierunkowanych negocjacji, których przedmiotem będzie zawarcie globalnych umów dotyczących lotnictwa w głównych regionach świata w celu wzmocnienia możliwości promowania europejskiego przemysłu, zapewnienia uczciwej konkurencji i wsparcia reformy międzynarodowego lotnictwa cywilnego. W swoich konkluzjach na temat zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa Rada wyraźnie wymienia Chile jako potencjalnego kandydata, do którego w przyszłości należy skierować wniosek o wydanie kompleksowych mandatów negocjacyjnych.²

Chile zawarło już ze Wspólnotą Europejską układ o stowarzyszeniu, w ramach którego do 2013 r. utworzona zostanie strefa wolnego handlu. Obecnie kraj ten wystąpił z wnioskiem o otwarcie negocjacji w sprawie kompleksowej umowy o transporcie lotniczym ze Wspólnotą Europejską. Jako kraj **prowadzący rynkową politykę gospodarczą i transportową oraz spełniający wysokie standardy regulacyjne** Chile jest obiecującym kandydatem do zawarcia ze Wspólnotą Europejską umowy nowej generacji w dziedzinie transportu lotniczego.

Ponadto Chile wykazało wolę zreformowania ram międzynarodowego transportu lotniczego wraz ze Wspólnotą Europejską, kiedy jako pierwszy kraj na świecie podpisało ze Wspólnotą „umowę horyzontalną” w dziedzinie transportu lotniczego.³

Bardziej kompleksowa umowa o transporcie lotniczym z Chile umocniłaby handlowe i polityczne więzi między UE a tym krajem. Umowa taka przyniesie korzyści ekonomiczne przewoźnikom lotniczym, portom lotniczym, pasażerom, nadawcom ładunków lotniczych, branży turystycznej i całej gospodarce, zarówno we Wspólnocie Europejskiej jak i w Chile. Będzie również doskonałym punktem wyjścia dla przyszłego wzmocnienia stosunków w dziedzinie lotnictwa z innymi krajami Ameryki Łacińskiej.

¹ COM (2005) 79.

² Konkluzje Rady z dnia 27 czerwca 2005 r. w sprawie opracowania programu wspólnotowej polityki zewnętrznej w dziedzinie lotnictwa.

³ „Umowa horyzontalna” wprowadza umowę wspólnotową w miejsce niektórych postanowień dwustronnych umów o usługach lotniczych zawartych między Państwami Członkowskimi UE i Chile, które zostały uznane za niezgodne z prawem WE.

Komisja zaleca w niniejszym komunikacie, aby Rada upoważniła Komisję do wynegocjowania w imieniu Wspólnoty Europejskiej **kompleksowej umowy o transporcie lotniczym z Chile, której celem będzie otwarcie rynku oraz współpraca regulacyjna i/lub zbliżenie przepisów**, szczególnie w priorytetowych obszarach takich jak ochrona i bezpieczeństwo operacji lotniczych, ochrona środowiska oraz zastosowanie reguł konkurencji zapewniających wyrównane zasady gry rynkowej.

W toku negocjacji dotyczących „umowy horyzontalnej oraz wstępnych dyskusji nawiązane zostały pozytywne stosunki między chilijskimi władzami lotniczymi a służbami Komisji Europejskiej, które stanowią **doskonałą podstawę dla otwarcia negocjacji dotyczących ambitnej umowy o transporcie lotniczym z Chile**.

2. OBOWIĄZUJĄCE RAMY PRAWNE USŁUG LOTNICZYCH REALIZOWANYCH MIĘDZY WSPÓLNOTĄ EUROPEJSKĄ A CHILE

2.1. Dwustronne umowy o usługach lotniczych między Państwami Członkowskimi UE a Chile

Obecnie usługi lotnicze między UE i Chile są regulowane dwustronnymi umowami o usługach lotniczych zawartymi między Chile i 11 Państwami Członkowskimi UE.⁴ Nie istnieje żadna podstawa prawna dla usług lotniczych pomiędzy Chile a pozostałymi 14 Państwami Członkowskimi.

Istniejące dwustronne umowy o usługach lotniczych tworzą niespójne ramy dla usług lotniczych między UE i Chile. Niektóre z nich są bardzo liberalne i nie nakładają żadnych ograniczeń dotyczących częstotliwości lotów czy rozkładu tras, podczas gdy inne ściśle regulują kluczowe aspekty ekonomiczne takie jak tygodniowe częstotliwości lotów, rozkład tras i ceny biletów. Z powodu tych różnic pomiędzy umowami dwustronnymi zawartymi z Chile przez poszczególne Państwa Członkowskie **wspólnotowi przewoźnicy lotniczy mieli do tej pory nierówne możliwości**.

We wrześniu 2004 r. została parafowana umowa między Wspólnotą Europejską i Republiką Chile dotycząca pewnych aspektów usług lotniczych („umowa horyzontalna”).⁵ „Umowa horyzontalna” koryguje te postanowienia istniejących dwustronnych umów o usługach lotniczych między Chile a Państwami Członkowskimi UE, które zostały uznane za niezgodne z prawem WE. W szczególności zastępuje postanowienia dotyczące wymogu, aby przewoźnik lotniczy był własnością i pozostawał pod kontrolą obywateli określonego Państwa Członkowskiego UE klauzulą o „wspólnotowych przewoźnikach lotniczych”. Chile było **pierwszym krajem na świecie, który osiągnął ze Wspólnotą Europejską porozumienia w sprawie zawarcia „umowy horyzontalnej”** ustanawiającej wolną od dyskryminacji podstawę prawną dla usług lotniczych. Po podpisaniu tej umowy

⁴ Belgia, Dania, Finlandia, Francja, Niemcy, Włochy, Luksemburg, Niderlandy, Hiszpania, Szwecja i Zjednoczone Królestwo.

⁵ COM (2004) 829, Wniosek dotyczący decyzji Rady w sprawie podpisania oraz tymczasowego stosowania umowy między Wspólnotą Europejską a Republiką Chile dotyczącej pewnych aspektów usług lotniczych. Wniosek został przyjęty przez Radę w dniu 27 czerwca 2005 r.

przewoźnicy lotniczy ze Wspólnoty będą mogli korzystać z praw przewozowych pomiędzy Chile a dowolnym Państwem Członkowskim UE, w którym mają siedzibę. Chilijskich przewoźników lotniczych obsługujących trasy na terytorium Wspólnoty Europejskiej będą obowiązywały pewne przepisy prawa wspólnotowego. Z uwagi na różnice pomiędzy poszczególnymi umowami dwustronnymi konieczne było włączenie do „umowy horyzontalnej” postanowień zapobiegających ewentualnym przypadkom obchodzenia ograniczeń praw przewozowych nałożonych przez obowiązujące umowy dwustronne.

2.2. Chilijska polityka w dziedzinie transportu lotniczego – pionierska liberalizacja transportu lotniczego

Chile jest jednym z krajów, w których liberalizacja transportu lotniczego jest najbardziej zaawansowana. Podstawą chilijskiej polityki w dziedzinie transportu lotniczego są zasady wolnego dostępu do rynku i dowolności w ustalaniu cen, zasada „otwartego nieba” i minimalny poziom interwencji rządu.

- Nie obowiązują żadne ograniczenia dotyczące posiadania udziałów w chilijskich przewoźnikach lotniczych przez podmioty zagraniczne. W listopadzie 2004 r. nowy przewoźnik lotniczy będący własnością kapitału hiszpańskiego otrzymał od władz chilijskich upoważnienia i zezwolenia niezbędne do rozpoczęcia działalności krajowej i międzynarodowej.
- Nie istnieją żadne bariery utrudniające przewoźnikom lotniczym wejście na rynek. Przewoźnicy lotniczy mogą prowadzić działalność, o ile posiadają ważny certyfikat przewoźnika lotniczego potwierdzający ich zdolność do zapewnienia bezpieczeństwa działalności lotniczej, i jeśli spełniają niezbędne wymogi dotyczące ubezpieczenia.
- Chile na zasadzie wzajemności zezwala zagranicznym przewoźnikom lotniczym na obsługiwanie lotów krajowych, co jest odstępstwem od praktyki stosowanej na całym świecie.
- W ramach swoich stosunków dwustronnych z ponad 30 krajami Chile nadało tym krajom nieograniczone prawa przewozowe w ramach trzeciej i czwartej wolności lotniczej.⁶
- Międzynarodowe prawa przewozowe są przydzielane w ramach publicznej aukcji w przypadku gdy ubiega się o nie więcej niż jeden wnioskodawca. Przewoźnicy lotniczy mogą swobodnie przekazywać sobie prawa przewozowe.
- Chile jest sygnatariuszem wielostronnej umowy o liberalizacji międzynarodowego transportu lotniczego (MALIAT) i dodatkowego protokołu do tej umowy.⁷ W ramach umowy MALIAT i protokołu MALIAT Chile nadało pozostałym sygnatariuszom nie tylko nieograniczone prawa

⁶ Trzecia wolność lotnicza to prawo do przewożenia pasażerów i/lub ładunków z kraju przewoźnika do innego kraju. Czwarta wolność lotnicza to prawo do przewożenia pasażerów i/lub ładunków z innego kraju do kraju przewoźnika.

⁷ Pozostałymi sygnatariuszami protokołu MALIAT są Nowa Zelandia, Singapur i Brunei. Do umowy MALIAT oprócz Chile przystąpiły Stany Zjednoczone, Samoa i Tonga.

przewozowe w ramach trzeciej i czwartej wolności lotniczej, ale również nieograniczone prawa w ramach piątej i siódmej wolności.⁸

- Chile jest głównym motorem postępującego procesu integracji rynków lotniczych w Ameryce Łacińskiej. Państwo to jest sygnatariuszem umowy z Fortaleza ustanawiającej otwarty dostęp do rynku tras subregionalnych w Ameryce Południowej.⁹
- O ile nie jest to wymagane w ramach stosowania przepisów o konkurencji, Chile nie ingeruje w ustalanie cen przez przewoźników lotniczych. Ceny biletów na trasach niekonkurencyjnych, tzn. takich, na których działają monopole lub quasi-monopole, są nadzorowane przez władze lotnicze.
- Gospodarczej liberalizacji sektora transportu lotniczego w Chile towarzyszyło ściśle egzekwowanie standardów ochrony i bezpieczeństwa operacji lotniczych, praw użytkownika i zasad konkurencji.
- Sektor portów lotniczych jest otwarty na prywatne inwestycje. Europejscy inwestorzy posiadają 30% udziałów w konsorcjum zarządzającym Międzynarodowym Portem Lotniczym w Santiago.

3. DALSZE WZMOCNIENIE STOSUNKÓW Z UPRZYWILEJOWANYM I WIARYGODNYM PARTNEREM W AMERYCE POŁUDNIOWEJ

Chile jest najważniejszym partnerem Unii Europejskiej w Ameryce Południowej. W listopadzie 2002 r. Chile i Unia Europejska podpisały układ o stowarzyszeniu.¹⁰ Układ ustanawia **między Chile i Unią Europejską polityczne i gospodarcze stowarzyszenie** oparte na wzajemności i wspólnych interesach oraz służące pogłębieniu stosunków we wszystkich obszarach jego stosowania.

Na mocy układu o stowarzyszeniu UE-Chile do 2013 r. utworzona zostanie **strefa wolnego handlu** towarami. Cła na produkty przemysłowe zostaną całkowicie zniesione do 2010 r. Układ ustanawia również strefę wolnego handlu usługami i przewiduje liberalizację inwestycji.¹¹ W zakres układu o stowarzyszeniu UE-Chile nie wchodzi jednak lotnicze usługi transportowe.¹²

Unia Europejska jest najważniejszym partnerem handlowym Chile. W 2003 r. łączna wartość chilijskiego eksportu do UE wyniosła 7 miliardów EUR. Wartość eksportu z

⁸ Piąta wolność lotnicza to prawo do przewożenia pasażerów i/lub ładunków między dwoma krajami trzecimi w ramach połączeń mających swój początek w kraju przewoźnika, np. w przypadku chilijskiego przewoźnika lotniczego przewożącego pasażerów z Hiszpanii do Niemiec w ramach lotu Santiago-Madryt-Frankfurt. Siódma wolność lotnicza to prawo wykonywania lotów w celach zarobkowych pomiędzy dwoma krajami poza krajem przewoźnika, np. w przypadku chilijskiego przewoźnika lotniczego przewożącego pasażerów pomiędzy Nową Zelandią i Brunei.

⁹ Pozostałymi sygnatariuszami umowy z Fortaleza są Argentyna, Brazylia, Paragwaj, Urugwaj, Boliwia i Peru.

¹⁰ Układ ustanawiający stowarzyszenie między Wspólnotą Europejską i jej Państwami Członkowskimi, z jednej strony, a Republiką Chile, z drugiej strony – Akt końcowy, *Dziennik Urzędowy L 352, 30/12.2002 str. 0003 – 1450*. Układ wszedł w życie z dniem 1 marca 2005 r.

¹¹ Artykuł 94 układu o stowarzyszeniu.

¹² Artykuł 95 ust 2 lit. d układu o stowarzyszeniu.

UE do Chile wyniosła 3 miliardy EUR. **Tylko w latach 2001 – 2003 wartość handlu towarami pomiędzy UE i Chile wzrosła o 27%**. Unia Europejska jest głównym inwestorem w Chile. Łączna wartość pochodzących z UE bezpośrednich inwestycji zagranicznych w tym kraju wynosi 12,7 miliarda EUR, co stanowi 36% łącznej wartości bezpośrednich inwestycji zagranicznych w Chile.¹³

W marcu 2004 Chile wystąpiło z formalnym wnioskiem o otwarcie negocjacji w sprawie liberalnej umowy lotniczej z Unią Europejską. Chile ponownie wyraziło zainteresowanie umową, która obejmowałaby zarówno liberalizację dostępu do rynku jak i zbliżenie przepisów, podczas drugiego posiedzenia Rady Stowarzyszenia Unia Europejska – Chile w maju 2005 r.¹⁴ Otwarcie negocjacji w dziedzinie transportu lotniczego **wzmocni jeszcze bardziej więzi gospodarcze i polityczne między UE i Chile**. Chile było pierwszym krajem na Półkuli Południowej, który zawarł układ o stowarzyszeniu i ustanowił strefę wolnego handlu z UE, dlatego logicznym kolejnym krokiem byłoby zawarcie przez ten kraj jako jeden z pierwszych kompleksowej umowy o transporcie lotniczym z UE.

4. KORZYŚCI EKONOMICZNE Z ZAWARCIA UMOWY O TRANSPORCIE LOTNICZYM UE-CHILE

Łączna wielkość ruchu lotniczego pomiędzy Unią Europejską a Chile to ok. 600.000 pasażerów rocznie. Z uwagi na dużą odległość znaczna część pasażerów korzysta z niebezpośrednich lotów przez inne kraje Ameryki Łacińskiej.

Chociaż dwustronne umowy o usługach lotniczych między kilkoma Państwami Członkowskimi UE a Chile nie przewidują żadnych ograniczeń dotyczących liczby lotów, na najważniejszych z ekonomicznego punktu widzenia rynkach dwustronnych¹⁵ obowiązują umowy ograniczające zdolność przewoźników do oferowania usług lotniczych odpowiadających zapotrzebowaniu pasażerów. **Obowiązujące ograniczenia hamują potencjalny wzrost w dziedzinie usług lotniczych pomiędzy UE i Chile**. Według prognoz, wzrost ten w latach 2004 – 2008 wyniesie przeciętnie 5,9% rocznie.¹⁶

W ostatnich miesiącach przewoźnicy lotniczy w UE i Chile wyrazili zainteresowanie wejściem na rynek połączeń UE-Chile. Obowiązujące ograniczenia nałożone przez umowy dwustronne uniemożliwiają im jednak prowadzenie regularnych lotów. **Ruch turystyczny między UE i Chile wzrósł o 50% w latach 1998 – 2004**,¹⁷ ale dalszy wzrost tego rynku może zostać zahamowany przez istniejące ograniczenia wynikające z umów o usługach lotniczych, o ile nie zostaną podjęte odpowiednie działania.

Tylko w latach 2001 – 2003 handel między UE i Chile wzrósł w o 27%. Wyeliminowanie istniejących ograniczeń dotyczących usług lotniczych **ułatwiłoby**

¹³ Źródło: Eurostat (2004).

¹⁴ Wspólna deklaracja z drugiego posiedzenia Rady Stowarzyszenia UE-Chile z 26 maja 2005 r.

¹⁵ Na Hiszpanię, Niemcy i Francję przypada ponad 90% łącznego ruchu pasażerskiego między UE i Chile.

¹⁶ Źródło: IATA Passenger Forecasts 2004-2008.

¹⁷ Źródło: Sernatur, Estadísticas de Turismo.

nieograniczony wzrost handlu między UE i Chile, zwłaszcza zważywszy na duże odległości i znaczny udział łatwo psujących się towarów w handlu z tym krajem.

Zniesienie ograniczeń mogłoby **dać przewoźnikom lotniczym ze Wspólnoty lepsze możliwości rynkowe**. Po zniesieniu istniejących ograniczeń tygodniowej liczby lotów i ilości tras wielkość ruchu lotniczego pomiędzy UE i Chile z dużym prawdopodobieństwem wzrośnie. Oczekuje się, że liczba bezpośrednich lotów między UE i Chile wzrośnie, umożliwiając przewoźnikom lotniczym ze Wspólnoty zwiększenie ich udziałów w rynku połączeń UE-Chile. Dalsza liberalizacja i wynikający z niej wzrost ilości bezpośrednich lotów zapewni **europejskim pasażerom i nadawcom ładunków lotniczych szerszy wybór lotów do Chile**, które jest ważnym partnerem handlowym Unii Europejskiej. Wzrost w dziedzinie usług lotniczych, a zwłaszcza zwiększenie ilości bezpośrednich połączeń, ułatwi dalszy **wzrost handlu i turystyki pomiędzy UE i Chile**.

Ponieważ na przewoźników lotniczych ze Wspólnoty przypada obecnie blisko dwie trzecie rynku lotów pasażerskich i 70% rynku lotów towarowych¹⁸ a ponad 65% pasażerów podróżujących między UE i Chile to osoby mieszkające w Europie¹⁹, oczekuje się, że **znaczna część omawianych korzyści ekonomicznych przypadnie europejskim liniom lotniczym, europejskim konsumentom i gospodarce europejskiej w ogóle**.

Dzięki swoim nowoczesnym przepisom Chile jest doskonałym kandydatem do pogłębienia stosunków w dziedzinie lotnictwa ze Wspólnotą Europejską w ramach otwartej przestrzeni lotniczej, zarówno w zakresie dostępu do rynku, jak i współpracy regulacyjnej. Zwiększona **współpraca regulacyjna między UE i Chile przyniosłaby dalsze ułatwienie świadczenia usług lotniczych między UE a tym krajem**.

Średnioterminowe skutki ekonomiczne takiej współpracy dla innych rynków transportu lotniczego byłyby prawdopodobnie jeszcze ważniejsze od bezpośrednich krótkoterminowych skutków ekonomicznych dla rynku UE-Chile. **Korzyści ekonomiczne wynikające z otwarcia międzynarodowych rynków lotniczych** zostały jasno określone w badaniu na temat ekonomicznych skutków stworzenia otwartej przestrzeni lotniczej UE-USA przeprowadzonym w imieniu Komisji Europejskiej.²⁰ Po zniesieniu istniejących ograniczeń tygodniowej liczby lotów i ilości tras lotów wielkość ruchu lotniczego z dużym prawdopodobieństwem wzrasta. Przy otwartym dostępie do rynku linie lotnicze będą mogły wykorzystać nowe możliwości rynkowe i zaoferować usługi lotnicze na takich trasach, jakich wymagają klienci. Ponadto transgraniczny przepływ inwestycji przyniesie dalszy wzrost wydajności.

W perspektywie długookresowej umowa o transporcie lotniczym między UE i Chile mogłaby mieć **dalej idące implikacje ekonomiczne dla transportu lotniczego**

¹⁸ Udziały w rynku przewozów pasażerskich w 2004 r.: Lan Chile 32%, Iberia 31%, Lufthansa 20%, Air France 12%. Udziały w rynku przewozów towarowych w 2004 r.: Lan Chile 30%, Iberia 22%, Martinair 18%, Air France 13%, Cargolux 10%, Lufthansa 7%. Źródło: Junta de Aeronautica Civil.

¹⁹ Źródło: Sernatur (2005).

²⁰ The Brattle Group, „The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area, studium przygotowane dla Komisji Europejskiej, grudzień 2002 r.

pomiędzy UE a pozostałymi rynkami Ameryki Łacińskiej. Chile jest głównym motorem liberalizacji transportu lotniczego w Ameryce Łacińskiej, zarówno pod względem politycznym jak i gospodarczym. Kraj ten zawarł z Urugwajem najbardziej liberalną dwustronną umowę o usługach lotniczych na świecie, która obejmuje nawet dostęp do rynku lotów krajowych. W ostatnim czasie Chile zacieśniło współpracę w dziedzinie transportu lotniczego z Argentyną i Brazylią oraz podpisało nową umowę o „otwartym niebie” z Paragwajem. W rezultacie posiada obecnie nowoczesne i liberalne umowy ze wszystkimi krajami Mercosuru. Chile jest ponadto kluczowym graczem w napędzanym przez przemysł procesie integracji w Ameryce Łacińskiej. Główna chilijska linia lotnicza LAN założyła filie w Peru, Ekwadorze i Argentynie. W perspektywie długookresowej umowa o transporcie lotniczym z Chile mogłaby zostać rozszerzona na sąsiednie kraje w Ameryce Łacińskiej, co jeszcze bardziej zwiększyłoby zakres korzyści ekonomicznych z takiej umowy.

Znaczne potencjalne korzyści z zawarcia umowy o otwartej przestrzeni lotniczej z Chile zostały potwierdzone w ramach oceny wpływu przeprowadzonej przez niezależnych konsultantów. Mimo że krótkoterminowe korzyści ekonomiczne mogą być stosunkowo niewielkie z uwagi na małą liczbę lotów bez międzylądowań między Wspólnotą i Nową Zelandią oraz osiągnięty już stopień dostępu do rynku, nawet w krótkiej perspektywie omawiana umowa przyniosłaby korzyści handlowe europejskim liniom lotniczym. Potwierdzono, że prawne i polityczne ramy transportu lotniczego w Chile powinny umożliwić Wspólnocie osiągnięcie bez większych przeszkód modelowego porozumienia z Chile zapewniającego wyższy stopień zbliżenia przepisów i otwierającego nowe możliwości dla przemysłu i użytkowników w UE. W omawianym badaniu podkreślano również znaczące korzyści ekonomiczne, jakie w dłuższej perspektywie odniosłyby europejskie linie lotnicze, użytkownicy transportu lotniczego i inne podmioty gospodarcze ze względu na implikacje umowy z Chile dla stosunków z innymi krajami.

5. WNIOSKI: ZNACZNA WARTOŚĆ DODANA PRZYSZLEJ UMOWY O TRANSPORCIE LOTNICZYM MIĘDZY UE I CHILE

Zmodernizowane ramy transportu lotniczego między UE i Chile stworzą znaczne nowe możliwości wzmocnienia transportu lotniczego w konkurencyjnych i wyrównanych warunkach. Ponadto jeszcze bardziej umocnią doskonałe stosunki handlowe i polityczne między UE i Chile.

Model partnerstwa w dziedzinie transportu lotniczego między Unią Europejską i Chile zainspirowało dążenie do zwiększenia tempa programu reform na szczeblu międzynarodowym. Umowa liberalizująca transport lotniczy między Wspólnotą Europejską i Chile ustanowiłaby nowoczesne ramy usług lotniczych pomiędzy UE i Chile, zapewniając maksymalnie otwarty dostęp do rynku oraz współpracę regulacyjną i zbliżenie przepisów. Jeśli okazałaby się sukcesem, mogłaby stać się **wzorem dla rozszerzonego partnerstwa w dziedzinie transportu lotniczego z innymi krajami w Ameryce Południowej.**

Jednym z celów, do których będą zmierzać negocjacje, będzie **wzajemne otwarcie dostępu do rynku.** Połączenia lotnicze między UE i Chile są często realizowane jako loty z jednym międzylądowaniem w pośrednich portach lotniczych, które same

w sobie stanowią ważne rynki, np. w Brazylii lub Argentynie. Dlatego prawa w ramach piątej wolności lotniczej dotyczące lotów przez takie pośrednie porty lotnicze są ważne dla zwiększenia korzyści z umowy z Chile. Chile podziela dążenie do liberalizacji transportu lotniczego, i w ramach wstępnych rozmów wyraziło już wolę przyznania praw kabotażu, tzn. prawa do wykonywania krajowych lotów na terytorium tego kraju. Nadanie praw kabotażu byłoby pożądanym precedensem dla trwających obecnie negocjacji między Wspólnotą a innymi krajami trzecimi.

Niektóre Państwa Członkowskie dokonały już z Chile wzajemnego otwarcia dostępu do rynku. Niedawno Finlandia osiągnęła z tym krajem porozumienie przewidujące pełną liberalizację rynku. Jednak inne Państwa Członkowskie w ramach swoich stosunków z Chile nie osiągnęły jeszcze zaawansowanego poziomu dostępu do rynku. Czternaście Państw Członkowskich obecnie nie ma żadnego dostępu do rynku chilijskiego. Z powodu tak niespójnych i fragmentarycznych ram prawnych wspólnotowi przewoźnicy lotniczy mieli nierówne szanse, co jest niezgodne z zasadą równych możliwości dla wszystkich przewoźników lotniczych ze Wspólnoty w ramach jednolitego rynku.

Kompleksowa umowa o usługach lotniczych zawarta na szczeblu wspólnotowym zapewniłaby spójność w stosunkach Wspólnoty z Chile w dziedzinie lotnictwa i dała równe prawa i szanse wszystkim przewoźnikom lotniczym ze Wspólnoty w zakresie połączeń lotniczych z tym krajem. Ponadto umowa stworzyłaby **znaczne nowe możliwości rynkowe dla przewoźników lotniczych** w 14 Państwach Członkowskich, które obecnie nie posiadają żadnych praw dotyczących transportu lotniczego do i z Chile. Umowa o transporcie lotniczym zawarta na szczeblu Wspólnoty umożliwiłaby także mniejszym przewoźnikom rozszerzenie swoich sieci połączeń o Chile. Chociaż popyt na komunikację lotniczą pomiędzy niektórymi Państwami Członkowskimi może być zbyt mały by bezpośrednie loty były ekonomicznie uzasadnione, przewoźnicy lotniczy mogliby mimo to osiągnąć znaczne korzyści w ramach wspólnej obsługi połączeń (*code share*) do i z Chile we współpracy z partnerami w ramach aliansów.

Otwarty rynek lotniczy wymaga ram zapewniających uczciwą konkurencję oraz wysokie standardy ochrony i bezpieczeństwa operacji lotniczych oraz ochrony środowiska. Otwarcie rynku idzie w parze ze współpracą regulacyjną zmierzającą do zbliżenia przepisów. Dwustronne umowy o usługach lotniczych zawarte między niektórymi Państwami Członkowskimi a Chile dały chilijskim przewoźnikom w pełni otwarty dostęp do rynku, ale nie zapewniły dostatecznego zbliżenia przepisów. Kompleksowa umowa o transporcie lotniczym z Chile zawarta na szczeblu Wspólnoty wzmocni **wysokie standardy w zakresie ochrony i bezpieczeństwa operacji lotniczych, ochrony środowiska, ochrony pasażerów i innych kwestii prawnych.**

W odniesieniu do kwestii ochrony środowiska, umowa musi być zgodna z przyjętymi przez Wspólnotę zobowiązaniami dotyczącymi **zrównoważonego rozwoju**. Oprócz korzyści gospodarczych omówionych wyżej, spodziewany wzrost natężenia ruchu lotniczego niesie ze sobą również niepożądane efekty uboczne, dotyczące zwłaszcza jakości powietrza i poziomu hałasu wokół portów lotniczych oraz wpływu na globalne zmiany klimatyczne. Ważne jest aby umowa nie ograniczała zdolności UE do łagodzenia tych skutków przy użyciu instrumentów prawnych lub gospodarczych.

Zagwarantowanie uczciwej konkurencji jest kluczowym zagadnieniem wiążącym się z otwarciem rynku lotniczego. Poprzez zwiększenie poziomu zbliżenia przepisów kompleksowa umowa o transporcie lotniczym między Wspólnotą i Chile **zapewni wyrównane warunki konkurowania** i zapobiegnie zakłóceniom konkurencji. Chile posiada silnie organy odpowiedzialne za konkurencję, które zapewniają przestrzeganie zasad konkurencji. Linie lotnicze nie otrzymują żadnego wsparcia od rządu, nawet po kryzysie branży związanym z wydarzeniami z 11 września. Jeśli chodzi o bezpieczeństwo lotnicze, Chile osiąga nadzwyczajne wyniki w porównaniu do innych państw w Ameryce Południowej, a obowiązujące w tym kraju standardy są porównywalne z europejskimi. W rezultacie przy obecnym stopniu przestrzegania standardów ochrony i bezpieczeństwa operacji lotniczych, zasad konkurencji i praw użytkowników transportu lotniczego w Chile **perspektywy dla bliskiej współpracy regulacyjnej i/lub zbliżenia przepisów między Wspólnotą i Chile** są doskonałe.

W ramach nieformalnych wstępnych rozmów Chile potwierdziło **wolę znacznego zbliżenia przepisów ze Wspólnotą** w celu ułatwienia świadczenia usług lotniczych między tym krajem a UE. Zbliżenie przepisów można osiągnąć jedynie na szczeblu Wspólnoty, ponieważ umowy dwustronne nie są w stanie zapewnić odpowiedniego poziomu współpracy regulacyjnej. Umowa między UE i Chile ustanowi mechanizmy współpracy gwarantujące przestrzeganie i dalszy rozwój zasad ustanowionych w ramach umowy.

Znaczna wartość dodana wynikająca z zawarcia umowy o transporcie lotniczym z Chile mogłaby zostać dodatkowo zwiększona dzięki podobnym umowom z innymi krajami w Ameryce Południowej. Z tego względu nowe partnerstwo między Unią Europejską i Chile powinno być **wzorem dla całego regionu** i powinno być otwarte dla innych krajów pragnących się do niego przyłączyć.

W świetle powyższego Komisja Europejska zaleca niniejszym, by Rada upoważniła Komisję do otwarcia negocjacji z Chile w celu zawarcia kompleksowej umowy o transporcie lotniczym.

Komisja będzie działać w ścisłej współpracy z Państwami Członkowskimi oraz wszystkimi zainteresowanymi stronami w celu dokładniejszego opracowania i realizacji celów określonych w dyrektywach negocjacyjnych.