



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 05.09.2005  
KOM(2005) 406 v konečnom znení

## **OZNÁMENIE KOMISIE**

**Upevňovanie vzťahov s Čile v oblasti letectva**

## 1. Úvod

Medzinárodnú leteckú dopravu tradične upravujú bilaterálne dohody medzi jednotlivými štátmi. Tzv. „open skies“ („otvorené nebo“) rozsudky Európskeho súdneho dvora z 5. novembra 2002 však predznamovali začiatok zahraničnej politiky v oblasti letectva na úrovni Spoločenstva.

Ako sa uvádza v oznámení „Rozvoj programu vonkajšej politiky Spoločenstva v oblasti letectva“<sup>1</sup> prinesú dohody medzi Európskym spoločenstvom a určitými tretími krajinami výhody v podobe **vytvárania nových hospodárskych príležitostí otváraním trhov a podporovaním investičných príležitostí** v najväčšej možnej miere. Okrem toho predstavujú takéto dohody najlepší spôsob zabezpečovania spravodlivej hospodárskej súťaže **podporovaním právnej konvergencie**.

Európska komisia preto navrhla, aby sa začali rokovania zamerané na uzatváranie globálnych leteckých dohôd vo väčšine regiónov sveta s cieľom podporiť perspektívy európskeho priemyslu a zabezpečiť spravodlivú hospodársku súťaž, ako aj s cieľom pomôcť reformovať medzinárodné civilné letectvo. V záveroch o zahraničných vzťahoch v oblasti letectva Rada explicitne poznamenala, že Čile je potenciálnym kandidátom v kontexte budúcej žiadosti o komplexné rokovacie mandáty.<sup>2</sup>

Čile – krajina, ktorá už uzatvorila asociačnú dohodu s Európskym spoločenstvom, na základe ktorej sa do roku 2013 vytvorí zóna voľného obchodu – požiadala, aby sa začali rokovania s Európskym spoločenstvom o komplexnej dohode o leteckej doprave. Vzhľadom na **trhovo orientovanú hospodársku a dopravnú politiku a regulačné normy na vysokej úrovni** je Čile sľubným kandidátom pre dohodu s Európskym spoločenstvom o leteckej doprave novej generácie.

Okrem toho Čile ukázalo vôľu reformovať rámec medzinárodnej leteckej dopravy spoločne s Európskym spoločenstvom, čím je prvou krajinou na svete, ktorá podpísala „horizontálnu dohodu“ s Európskym spoločenstvom v oblasti leteckej dopravy.<sup>3</sup>

Komplexnejšia dohoda o leteckej doprave s Čile by upevnila obchodné a politické zväzky medzi EÚ a Čile. Táto dohoda prinesie hospodárske výhody leteckým dopravcom, letiskám, pasažierom, odosielateľom, turizmu a vo všeobecnosti hospodárstvu Európskej únie a Čile. Okrem toho bude v budúcnosti výborným východiskovým bodom pre upevňovanie vzťahov v oblasti letectva s inými latinskoamerickými krajinami.

Týmto oznámením Komisia preto odporúča, aby Rada splnomocnila Komisiu začať rokovania v mene Európskeho spoločenstva o **komplexnej dohode o leteckej doprave s Čile zameranej na otváranie trhu a právnu spoluprácu a/alebo**

---

<sup>1</sup> KOM(2005) 79.

<sup>2</sup> Závery Rady z 27. júna 2005 o rozvoji programu vonkajšej politiky Spoločenstva v oblasti letectva.

<sup>3</sup> „Horizontálnou dohodou“ sa nahrádzajú ustanovenia v bilaterálnych dohodách o leteckých službách medzi členskými štátmi EÚ a Čile, ktoré sa považovali za nekompatibilné s právnymi predpismi ES, dohodou Spoločenstva.

**konvergenciu** predovšetkým v prioritných oblastiach ako letecká bezpečnosť, bezpečnostná ochrana, ochrana životného prostredia a uplatňovanie pravidiel hospodárskej súťaže s cieľom zabezpečiť rovnaké podmienky hospodárskej súťaže.

V priebehu rokovaní o „horizontálnej dohode“ a predbežných diskusií sa rozvinuli pozitívne vzťahy medzi čilskými leteckými orgánmi a útvarmi Európskej komisie, ktoré tvoria výbornú základňu pre začatie rokovaní o ambiciózne dohode o leteckej doprave s Čile.

## 2. EXISTUJÚCI RÁMEC PRE LETECKÉ SLUŽBY MEDZI EURÓPSKYM SPOLOČENSTVOM A ČILE

### 2.1. Bilaterálne dohody o leteckých službách medzi členskými štátmi EÚ a Čile

Letecké služby medzi EÚ a Čile v súčasnosti upravujú bilaterálne dohody o leteckých službách medzi Čile a 11 členskými štátmi EÚ.<sup>4</sup> Medzi ďalšími 14 členskými štátmi a Čile neexistuje právny základ pre letecké služby.

V existujúcich bilaterálnych dohodách o leteckých službách sa ustanovuje nekoherentný rámec pre letecké služby medzi EÚ a Čile. Zatiaľ čo niektoré dohody sú veľmi liberálne a neobmedzujú frekvenciu letov alebo letový poriadok, v iných dohodách sa ustanovujú prísne pravidlá ohľadom kľúčových hospodárskych aspektov ako týždenné frekvencie, letové poriadky a ceny. Tieto rozdiely v bilaterálnych dohodách o leteckých službách členských štátov s Čile mali za následok **nerovnakosť príležitostí pre leteckých dopravcov Spoločenstva**.

V septembri 2004 sa iniciovala dohoda medzi Európskym spoločenstvom a Čilskou republikou o určitých aspektoch leteckých služieb („horizontálna dohoda“).<sup>5</sup>

Táto „horizontálna dohoda“ upravuje ustanovenia, ktoré sa považujú za nekompatibilné s právnymi predpismi ES v existujúcich bilaterálnych dohodách o leteckých službách medzi Čile a členskými štátmi EÚ. Predovšetkým sa v nej nahrádzajú ustanovenia, v ktorých sa od leteckých dopravcov žiada, aby boli štátnymi príslušníkmi príslušného členského štátu EÚ alebo pod kontrolou štátnych príslušníkov členského štátu EÚ, klauzulou „leteckého dopravcu Spoločenstva“. Čile bolo **prvou krajinou na svete, ktorá podpísala „horizontálnu dohodu“ s Európskym spoločenstvom**, ktorou sa ustanovuje nediskriminačný právny základ pre letecké služby. Podpísaním tejto dohody sa leteckým dopravcom Spoločenstva udeľujú prepravné práva medzi Čile a členským štátom EÚ, v ktorom majú sídlo. Na čilských leteckých dopravcov sa budú vzťahovať určité ustanovenia právnych predpisov Spoločenstva, keď budú prevádzkovať lety v rámci Európskeho spoločenstva. So zreteľom na rôzne bilaterálne dohovory však bolo potrebné zahrnúť do „horizontálnej dohody“ klauzulu o „neobchádzaní“, aby sa zabránilo možnému obchádzaniu bilaterálnych obmedzení týkajúcich sa prepravných práv.

---

<sup>4</sup> Belgicko, Dánsko, Fínsko, Francúzsko, Nemecko, Taliansko, Luxembursko, Holandsko, Španielsko, Švédsko a Spojené kráľovstvo.

<sup>5</sup> KOM (2004) 829, návrh na rozhodnutie Rady o podpísaní a uplatňovaní ustanovení dohody medzi Európskym spoločenstvom a Čilskou republikou o určitých aspektoch leteckých služieb. Tento návrh bol prijatý Radou 27. júna 2005.

## 2.2. Politika Čile v oblasti leteckej dopravy – priekopník liberalizácie leteckej dopravy

Čile je so zreteľom na liberalizáciu leteckej dopravy jednou z najpokročilejších krajín. Čilská politika v oblasti leteckej dopravy sa zakladá na princípoch voľného vstupu na trh, slobodnej tvorby cien, tzv. „open skies“ a minimálnej intervencie zo strany vlády.

- V Čile neexistujú žiadne obmedzenia v súvislosti so zahraničným vlastníctvom leteckých dopravcov. Nový letecký dopravca, ktorý je výlučne vo vlastníctve španielskeho investora, dostal v novembri 2004 potrebné splnomocnenia a povolenia čilských orgánov na začatie domácej a medzinárodnej prevádzky.
- Pre leteckých dopravcov neexistujú žiadne prekážky v súvislosti so vstupom na trh. Leteckí dopravcovia sú oprávnení prevádzkovať služby, ak vlastní platné osvedčenie leteckého prevádzkovateľa, ktorým sa potvrdzuje ich schopnosť zabezpečovať bezpečné letecké činnosti, a ak spĺňajú potrebné požiadavky v súvislosti s poistením.
- Na rozdiel od svetovej praxe umožňuje Čile zahraničným leteckým dopravcom prevádzkovať lety na domácich linkách na báze reciprocity.
- V bilaterálnych vzťahoch s viac ako 30 krajinami udelilo Čile neobmedzené prepravné práva tretej a štvrtej slobody.<sup>6</sup>
- Medzinárodné prepravné práva sa v prípade viac ako jedného uchádzača pridávajú verejnou dražbou. Prepravné práva sú medzi leteckými dopravcami voľne prenosné.
- Čile je signatárom Multilaterálnej dohody o liberalizácii medzinárodnej leteckej dopravy (MALIAT, Multilateral Agreement on the Liberalisation of International Air Transportation) a dodatkového protokolu.<sup>7</sup> Na základe MALIAT a protokolu MALIAT udeľuje Čile svojim partnerským krajinám nielen neobmedzené prepravné práva tretej a štvrtej slobody, ale takisto neobmedzené prepravné práva piatej a siedmej slobody.<sup>8</sup>
- Čile je kľúčovým hnacím motorom procesu pokračujúcej integrácie latinskoamerických leteckých trhov. Čile je signatárom dohody Fortaleza,

---

<sup>6</sup> Pojmom „tretia sloboda“ sa označuje právo prepravovať pasažierov a/alebo náklad z domácej krajiny do inej krajiny. Pojmom „štvrtá sloboda“ sa označuje právo prepravovať pasažierov a/alebo náklad z inej krajiny do domácej krajiny.

<sup>7</sup> Ďalšími signatármi protokolu MALIAT sú Nový Zéland, Singapur a Brunej. Dohoda MALIAT ďalej zahŕňa USA, Samou a Tongo.

<sup>8</sup> Pojmom „piata sloboda“ sa označuje právo prepravovať pasažierov a/alebo náklad z krajiny do tretej krajiny, pokiaľ ide o služby, ktoré sa začali prevádzkovať v domácej krajine, napr. čilský letecký dopravca prepravujúci pasažierov medzi Španielskom a Nemeckom na linke Santiago – Madrid – Frankfurt. Pojmom „siedma sloboda“ sa označuje právo prevádzkovať dopravu medzi dvoma krajinami mimo domácej krajiny, napr. čilský letecký dopravca prepravujúci pasažierov medzi Novým Zélandom a Brunej.

ktorou sa ustanovuje voľný prístup na trh na subregionálnych linkách v Južnej Amerike.<sup>9</sup>

- Ak si to nevyžaduje uplatňovanie práva hospodárskej súťaže, Čile neintervenuje v súvislosti s tvorbou cien leteckých dopravcov. Na tvorbu cien na trasách, ktoré nie sú vystavené hospodárskej súťaži, t. j. v prípade monopolu alebo kvázi-monopolu na trasy, dohliadajú letecké orgány.
- Hospodársku liberalizáciu sektoru leteckej dopravy sprevádzalo prísne presadzovanie bezpečnostných noriem a noriem bezpečnostnej ochrany, užívateľských práv a pravidiel hospodárskej súťaže.
- Letiskový sektor je otvorený súkromným investíciám. Európski investori majú 30 % podiel v konzorciu prevádzkovateľov medzinárodného letiska Santiago.

### 3. ĎALŠIE UPEVŇOVANIE VZŤAHOV S PRIVILEGOVANÝMI A SPOĽAHLIVÝMI PARTNERMI V JUŽNEJ AMERIKE

Čile je najdôležitejším partnerom Európskej únie v Južnej Amerike. Čile a Európska únia podpísali v novembri 2002 asociačnú dohodu.<sup>10</sup> Touto dohodou sa ustanovuje **politická a hospodárska asociácia medzi Čile a EÚ**, ktorá sa zakladá na reciprocite, spoločnom záujme a prehľbovaní vzťahov vo všetkých oblastiach uplatňovania.

Na základe asociačnej dohody medzi EÚ a Čile sa do roku 2013 vytvorí **zóna voľného obchodu** pre tovar. Clá na priemyselné výrobky sa do roku 2010 úplne zrušia. Dohodou sa takisto ustanovuje zóna voľného obchodu pre služby a liberalizácia investícií.<sup>11</sup> Služby leteckej dopravy však nepatria do pôsobnosti asociačnej dohody medzi EÚ a Čile.<sup>12</sup>

EÚ je pre Čile najdôležitejším obchodným partnerom. Čilský export do EÚ predstavoval v roku 2003 7 miliárd eur. Export EÚ do Čile predstavoval 3 miliardy eur. **Obchod s tovarom medzi EÚ a Čile vzrástol len v období rokov 2001-2003 o 27 %.** EÚ je hlavným investorom v Čile, jej priame zahraničné investície predstavujú celkovo 12,7 miliárd, čo je 36 % všetkých priamych zahraničných investícií.<sup>13</sup>

Čile v marci 2004 formálne požiadalo o začatie rokovaní s Európskou úniou o dohode o liberalizácii letectva. Čile na druhom zasadnutí Asociačnej rady EÚ-Čile v máji 2005 opätovne potvrdilo svoj záujem o dohodu, ktorá by zahŕňala liberalizáciu prístupu na trh a právnu konvergenciu.<sup>14</sup> Začatie rokovaní v oblasti leteckej dopravy **d'alej upevní hospodárske a politické väzby medzi EÚ a Čile.** Vzhľadom na skutočnosť, že Čile bolo prvou krajinou na južnej pologuli, ktorá uzavrela

<sup>9</sup> Ďalšími signatármi dohody Fortaleza sú Argentína, Brazília, Paraguaj, Uruguaj, Bolívia a Peru.

<sup>10</sup> Dohoda ustanovujúca asociáciu medzi Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi na jednej strane a Čilskou republikou na strane druhej-záverečný akt, *Úradný vestník ES L 352, 30.12.2002, s. 0003 – 1450*. Dohoda nadobudla účinnosť 1. marca 2005.

<sup>11</sup> Čl. 94 asociačnej dohody.

<sup>12</sup> Čl. 95 ods. 2 písm. d) asociačnej dohody.

<sup>13</sup> Zdroj: Eurostat (2004).

<sup>14</sup> Spoločné vyhlásenie z druhého zasadnutia Asociačnej Rady EÚ – Čile, 26. máj 2005.

asociačnú dohodu a vytvorila zónu voľného obchodu s EÚ, je logické, že Čile by takisto malo byť medzi prvými krajinami, ktoré uzavrie komplexnú dohodu o leteckej doprave s EÚ.

#### 4. HOSPODÁRSKE VÝHODY DOHODY MEDZI EÚ A ČILE O LETECKEJ DOPRAVE

Celkový objem leteckej dopravy medzi Európskou úniou a Čile predstavuje približne 600 000 pasažierov ročne. Kvôli geografickej vzdialenosti sa podstatná časť pasažierov prepravuje nepriamo cez iné latinskoamerické krajiny, pretože neexistuje priame letecké spojenie.

Keďže bilaterálne dohody o leteckých službách medzi členskými štátmi EÚ a Čile nezahŕňajú obmedzenia týkajúce sa počtu letov<sup>15</sup>, upravujú najdôležitejšie bilaterálne hospodárske trhy dohody, ktoré obmedzujú možnosť leteckých dopravcov poskytovať letecké služby v súlade s dopytom pasažierov. **Existujúce opatrenia obmedzujú potenciálny rast leteckých služieb medzi EÚ a Čile.** Prognózy predpovedajú priemerný ročný rast v oblasti leteckých služieb medzi EÚ a Čile o 5,9 % v období rokov 2004-2008<sup>16</sup>.

V posledných mesiacoch prejavili leteckí dopravcovia z EÚ a Čile svoj záujem o vstup na trh EÚ – Čile. Existujúce obmedzenia v bilaterálnych dohodách by im však neumožnili prevádzkovať lety na pravidelných linkách. **Turizmus medzi EÚ a Čile vzrástol v období rokov 1998-2004 o 50 %**<sup>17</sup>, ale ďalší rast turistického trhu by mohli brzdiť existujúce obmedzenia v dohodách o leteckých službách, ak sa nepodniknú potrebné kroky.

Obchod medzi EÚ a Čile vzrástol len v období rokov 2001-2003 o 27 %. Odstránením existujúcich obmedzení v súvislosti s leteckými službami by sa **uľahčil neobmedzený rast obchodu medzi EÚ a Čile**, predovšetkým vzhľadom na veľkú vzdialenosť a značný podiel tovaru, ktorý rýchlo podlieha skaze, v obchodných vzťahoch s Čile.

Odstránením obmedzení by sa mohli **zvýšiť trhové príležitosti pre leteckých dopravcov Spoločenstva**. Uvoľnením existujúcich obmedzení týkajúcich sa počtu týždenných letov a liniek by sa pravdepodobne zvýšila letecká doprava medzi EÚ a Čile. Očakáva sa, že vzrastie počet priamych letov medzi EÚ a Čile, čo by leteckým dopravcom Spoločenstva umožnilo zvýšiť svoj podiel na celkovom objeme trhu EÚ – Čile. Vďaka ďalšej liberalizácii a v dôsledku toho väčšiemu počtu priamych letov **sa zvýšia možnosti výberu pre európskych pasažierov a odosielateľov pri letoch do Čile**, ktoré je dôležitým obchodným partnerom Európskej únie. Nárast leteckých služieb, predovšetkým priamych leteckých služieb, uľahčí ďalší **nárast obchodu a turizmu medzi EÚ a Čile**.

---

<sup>15</sup> Na Španielsko, Nemecko a Francúzsko pripadá viac ako 90 % dopravy pasažierov medzi EÚ a Čile.

<sup>16</sup> Zdroj: Prognózy IATA o doprave pasažierov 2004-2008.

<sup>17</sup> Zdroj: Sernatur, Estadísticas de Turismo.

Vzhľadom na skutočnosť, že na leteckých dopravcov Spoločenstva pripadajú v súčasnosti takmer dve tretiny pasažierov a 70 % nákladného trhu,<sup>18</sup> a vzhľadom na to, že viac ako 65 % pasažierov medzi EÚ a Čile sú obyvateľmi Európy,<sup>19</sup> sa očakáva, že **veľký podiel z týchto hospodárskych výhod by využil európsky letecký priemysel, európski spotrebitelia a vôbec európske hospodárstvo.**

Čile je so zreteľom na jeho moderný regulačný rámec výborným kandidátom pre prehĺbovanie vzťahov so Spoločenstvom v oblasti letectva a otvoreného vzdušného priestoru – tak v súvislosti s prístupom na trh, ako aj v súvislosti s právnou spoluprácou. Väčšia **právná spolupráca medzi EÚ a Čile by uľahčila ďalšie letecké služby medzi EÚ a Čile.**

Strednodobý vplyv na iných trhoch leteckej dopravy je pravdepodobne dôležitejší, ako priamy hospodársky vplyv na trhu EÚ – Čile. **Hospodárske výhody otvorených medzinárodných leteckých trhov** sa jasne identifikovali v štúdiu o hospodárskom vplyve otvoreného vzdušného priestoru EÚ – USA<sup>20</sup>, ktorá sa uskutočnila v mene Európskej komisie. Uvoľnením existujúcich obmedzení v súvislosti s týždennými letmi a leteckými linkami letecká doprava pravdepodobne vzrastie. Voľný prístup na trh leteckým spoločnostiam pravdepodobne umožní profitovať z nových trhových príležitostí a poskytovať letecké služby na linkách, o ktoré majú spotrebitelia záujem. Cezhraničné investície prinesú ďalšie efektívne zisky.

Z dlhodobého hľadiska by dohoda o leteckej doprave medzi EÚ a Čile mohla mať **veľký hospodársky vplyv na leteckú dopravu medzi EÚ a inými latinskoamerickými trhmi.** Čile je z politického i obchodného hľadiska hlavným hnacím motorom liberalizácie leteckej dopravy v Latinskej Amerike. Čile už uzavrelo najliberálnejšiu bilaterálnu dohodu o leteckých službách na svete s Uruguajom, ktorá dokona zahŕňa prístup k domácim letom. Čile upevnilo v súčasnosti svoju spoluprácu s Argentínou a Brazíliou v oblasti leteckej dopravy a podpísalo tzv. „open skies“ dohodu s Paraguajom. Čile má preto relatívne moderné a liberálne dohody so všetkými krajinami Mercosuru. Okrem toho zohráva Čile kľúčovú úlohu v integračnom procese Latinskej Ameriky, ktorý podporujú priemyselné záujmy. Hlavná čilská letecká spoločnosť LAN založila dcérske spoločnosti v Peru, Ekvádore a Argentíne. Z dlhodobého hľadiska by sa dohoda o leteckej doprave s Čile mohla rozšíriť o susedné krajiny v Latinskej Amerike, čím by vzrástli hospodárske výhody komplexnej dohody o leteckej doprave s Čile.

V štúdiu nezávislých poradcov zameranej na posúdenie vplyvu sa potvrdili **jasné potenciálne výhody dohody o otvorení vzdušného priestoru s Čile.** Hoci sú krátkodobé hospodárske výhody z dôvodu nízkeho počtu non-stop letov medzi Spoločenstvom a Čile a vzhľadom na existujúci prístup na trh obmedzené, napriek tomu existujú obchodné výhody pre letecký priemysel EÚ dokonca i v krátkodobom horizonte. Potvrdilo sa, že právny a politický rámec pre leteckú dopravu v Čile by Spoločenstvu umožnil dosiahnuť model dohody s Čile s vyšším stupňom právnej

---

<sup>18</sup> Podiel na trhu dopravy pasažierov v roku 2004: Lan Chile 32 %, Iberia 31 %, Lufthansa 20 %, Air France 12 %. Podiel na trhu dopravy nákladu v roku 2004: Lan Chile 30 %, Iberia 22 %, Martinair 18 %, Air France 13 %, Cargolux 10 %, Lufthansa 7 %. Zdroj: Junta de Aeronautica Civil.

<sup>19</sup> Zdroj: Sernatur (2005).

<sup>20</sup> The Brattle Group, The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area, štúdia uskutočnená pre Európsku komisiu, december 2002.

konvergencie a novými príležitosťami pre priemysel EÚ a užívateľov bez veľkých prekážok. V štúdiu sa okrem toho vyzdvihli značné hospodárske výhody v dlhodobom horizonte pre európsky letecký priemysel, užívateľov leteckej dopravy a iných hospodárskych aktérov, pričom sa zohľadnil možný vplyv na vzťahy s inými latinskoamerickými krajinami.

## 5. ZÁVERY: PODSTATNÉ VÝHODY BUDÚCEJ DOHODY O LETECKEJ DOPRAVE MEDZI EÚ A ČILE

Modernizovaný rámec leteckej dopravy medzi EÚ a Čile ponúka nové dôležité príležitosti pre posilňovanie leteckej dopravy v podmienkach hospodárskej súťaže. Okrem toho ďalej upevní vynikajúce obchodné a politické vzťahy medzi EÚ a Čile.

Model partnerstva v oblasti leteckej dopravy medzi Európskou úniou a Čile sa inšpiruje úsilím o rozvoj agendy reformy na medzinárodnej úrovni. Výslednou dohodou o liberalizácii leteckej dopravy medzi Európskym spoločenstvom a Čile by sa ustanovil moderný rámec pre letecké služby medzi EÚ a Čile s čo možno najotvorenejším prístupom na trh a právnou spoluprácou a konvergenciou. V prípade úspechu by to mohol byť **model rozšíreného partnerstva v oblasti leteckej dopravy s inými krajinami Južnej Ameriky**.

Cieľom rokovaní bude na jednej strane **recipročné otváranie trhu**. Letecké služby medzi EÚ a Čile sa často prevádzkujú na báze jedného medzipristátia v krajinách, ktoré takisto predstavujú dôležité trhy, napr. Brazília alebo Argentína. Preto sú práva piatej slobody pre lety s takýmto medzipristátim dôležité, aby sa zvýšili ďalšie výhody dohody s Čile. Čile sa podieľa na realizácii cieľa liberalizácie leteckej dopravy a v predbežných rozhovoroch už prejavilo svoju vôľu udeliť práva kabotáže, t. j. práva prevádzkovať domáce lety v Čile. Takéto práva kabotáže by boli vítaným precedenčným prípadom pre pokračujúce rokovania Spoločenstva s inými tretími krajinami.

Recipročné otváranie trhu s Čile už niektoré členské štáty implementovali. Nedávno uzavrelo Fínsko dohodu s Čile, ktorou sa ustanovuje úplná liberalizácia trhu. Ostatné členské štáty však vo svojich vzťahoch s Čile ešte nedosiahli pokročilý stupeň prístupu na trh. Štrnásť členských štátov nemá v súčasnosti žiaden prístup na čilský trh. Tento nekoherentný a fragmentárny rámec mal za následok nerovnakosť príležitostí pre leteckých dopravcov Spoločenstva, ktoré nie sú konzistentné s rovnakými príležitosťami pre všetkých leteckých dopravcov Spoločenstva na jednotnom trhu.

Komplexnou dohodou o leteckej doprave na úrovni Spoločenstva by sa ustanovil koherentný základ pre vzťahy medzi Spoločenstvom a Čile v oblasti letectva a touto dohodou by sa zabezpečili **rovnaké príležitosti pre všetkých leteckých dopravcov Spoločenstva prevádzkujúcich letecké služby do Čile**. Okrem toho by sa vytvorili **nové podstatné trhové príležitosti pre leteckých dopravcov** v 14 členských štátoch, ktoré v súčasnosti nemajú žiadne práva týkajúce sa leteckej dopravy z a do Čile. Dohoda o leteckej doprave na úrovni Spoločenstva by malým dopravcom ponúkla možnosť rozšíriť svoje siete o Čile. Hoci je dopyt po doprave medzi niektorými členskými štátmi a Čile príliš malý na to, aby boli priame lety komerčne



udržateľné, leteckí dopravcovia by podstatne profitovali z tzv. code share na letoch ich aliančných partnerov do a z Čile.

Otvorené letecké trhy potrebujú rámec, ktorý zabezpečí spravodlivú hospodársku súťaž a vysokú úroveň bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany a ochrany životného prostredia. Otváranie trhu kráča ruka v ruke s právnou spoluprácou a/alebo konvergenciou. Dohody o bilaterálnych leteckých službách medzi niektorými členskými štátmi a Čile umožnili čilským leteckým dopravcom úplný prístup na trh, hoci nezabezpečujú primeranú právnú konvergenciu. Komplexnou dohodou o leteckej doprave s Čile na úrovni Spoločenstva sa rovnako podporia **vysoké štandardy v oblasti bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany, ochrany životného prostredia, ochrany pasažierov a v súvislosti s inými otázkami, ktoré sa týkajú regulácie.**

So zreteľom na environmentálne otázky musí byť dohoda konzistentná so záväzkami **udržateľného rozvoja** Spoločenstva. Okrem hospodárskych výhod, ktoré sa spomínali vyššie, má očakávaný rast v oblasti leteckej dopravy takisto nechcené vedľajšie účinky, predovšetkým v súvislosti s kvalitou vzduchu a hlučnosťou v blízkosti letísk a v súvislosti s globálnymi klimatickými zmenami. Je dôležité, aby dohoda neobmedzovala možnosť EÚ uplatniť právne alebo hospodárske nástroje na zmiernenie týchto účinkov.

Zabezpečovanie spravodlivej hospodárskej súťaže je kľúčovou otázkou otvorených leteckých trhov. Dosahovaním vyššieho stupňa právnej konverencie sa komplexnou dohodou o leteckej doprave medzi Spoločenstvom a Čile **zabezpečia spravodlivé podmienky hospodárskej súťaže**, čím sa zabráni narušeniu hospodárskej súťaže. Čile má orgány hospodárskej súťaže, ktoré striktno podporujú presadzovanie pravidiel hospodárskej súťaže. Neexistuje vládna podpora pre letecký priemysel, dokonca ani po priemyselnej kríze 9/11. V oblasti leteckej bezpečnosti má Čile v Južnej Amerike vynikajúcu bilanciu, ktorá je porovnateľná s európskymi štandardmi. Vzhľadom na súčasnú úroveň presadzovania štandardov bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany, pravidiel hospodárskej súťaže a užívateľských práv v oblasti leteckej dopravy v Čile sú **perspektívy dosiahnutia vysokej úrovne právnej spolupráce a/alebo konverencie medzi Spoločenstvom a Čile** výborné.

V predbežných neformálnych rozhovoroch Čile potvrdilo svoju **vôľu dosiahnuť vysoký stupeň právnej konverencie so Spoločenstvom** s cieľom uľahčiť prevádzkovanie leteckých služieb medzi EÚ a Čile. Takúto právnú konvergenciu je možné dosiahnuť len na úrovni Spoločenstva; bilaterálne dohody nedokážu zabezpečiť primeranú právnú spoluprácu. Dohodou sa ustanovia mechanizmy spolupráce, pomocou ktorých sa zabezpečí, aby sa pravidlá dohody dodržiavali a ďalej rozvíjali.

Podstatnou výhodou dohody o leteckej doprave s Čile by mohlo byť uzatváranie podobných dohôd s inými krajinami Južnej Ameriky. Nové partnerstvo medzi Európskou úniou a Čile by malo byť **modelom pre región** a byť otvorené pre iné krajiny, ktoré by sa chceli pripojiť.

Na základe vyššie uvedených skutočností Európska komisia odporúča, aby Rada splnomocnila Komisiu na začatie rokovaní s Čile s perspektívou uzavretia komplexnej dohody o leteckej doprave.

Komisia bude v súvislosti s rozvojom a dosahovaním cieľov stanovených v rokovacích smerniciach úzko spolupracovať s členskými štátmi a so všetkými zainteresovanými stranami.