



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 05.09.2005
KOM(2005) 406 končno

SPOROČILO KOMISIJE

Krepitev odnosov s Čilom na področju letalstva

1. UVOD

Mednarodni zračni prevoz tradicionalno urejajo dvostranski sporazumi med posameznimi državami. Vendar pa so sodbe Sodišča Evropskih skupnosti z dne 5. novembra 2002, imenovane „odprto nebo“, označile začetek zunanje letalske politike na ravni Skupnosti.

Kot je orisano v Sporočilu o „razvijanju agende zunanje letalske politike Skupnosti“¹, bodo sporazumi med Evropsko skupnostjo in nekaterimi tretjimi državami koristni predvsem zaradi **ustvarjanja novih gospodarskih priložnosti z odpiranjem trgov in spodbujanjem naložb**. Poleg tega bodo taki sporazumi predstavljali najboljši način za zagotavljanje poštene konkurence s **spodbujanjem regulativnega zблиževanja**.

Zato je Evropska komisija predlagala začetek ciljno usmerjenih pogajanj za doseg globalnih sporazumov na področju letalstva v glavnih svetovnih regijah, s ciljem krepitve možnosti za spodbujanje evropske industrije in zagotavljanja poštene konkurence, in hkrati za pomoč pri reformi mednarodnega civilnega letalstva. V svojih sklepih o zunanjih letalskih odnosih je Svet izrecno označil Čile kot potencialno kandidatko za prihodnjo zahtevo po celovitih pogajalskih mandatih.²

Čile, država, ki je že sklenila pridružitveni sporazum z Evropsko skupnostjo, ki bo do leta 2013 vzpostavil območje proste trgovine, je zaprosila za odprtje pogajanj za celovit sporazum o zračnem prevozu z Evropsko Skupnostjo. S svojo **tržno usmerjeno gospodarsko in prometno politiko ter visokimi regulativnimi standardi** je Čile obetajoča država kandidatka za sporazum nove generacije o zračnem prevozu z Evropsko skupnostjo.

Poleg tega je Čile pokazal pripravljenost za reformo okvira za mednarodni zračni prevoz skupaj z Evropsko skupnostjo in je prva država na svetu, ki je podpisala „Horizontalni sporazum“ z Evropsko skupnostjo na področju zračnega prevoza.³

Bolj celovit sporazum o zračnem prevozu s Čilom bi nadalje okrepil trgovinske in politične vezi med EU in Čilom. Prinesel bo gospodarske koristi letalskim prevoznikom, letališčem, potnikom, špediterjem, turizmu in širšemu gospodarstvu v Evropski uniji in Čilu. Poleg tega bo odlično izhodišče za krepitev odnosov na področju letalstva z drugimi latinskoameriškimi državami v prihodnosti.

S tem sporočilom Komisija torej priporoča, da jo Svet pooblasti za pogajanja v imenu Evropske skupnosti o **celostnem sporazumu o zračnem prevozu s Čilom, s ciljem odpiranja trga in regulativnega sodelovanja in/ali zблиževanja**, zlasti na prednostnih področjih, kot so letalska varnost, zaščita, varstvo okolja ter uporaba pravil konkurence, ki zagotavljajo enake konkurenčne pogoje za vse.

¹ COM(2005) 79.

² Sklepi Sveta z dne 27. junija 2005 o razvijanju agende zunanje letalske politike Skupnosti.

³ „Horizontalni sporazum“ nadomešča določbe v dvostranskih sporazumih o zračnem prevozu med državami članicami EU in Čilom, za katere je bilo ugotovljeno, da niso združljive z zakonodajo Skupnosti, s sporazumom Skupnosti

Pozitivni odnosi med čilskimi letalskimi organi in službami Evropske komisije so se razvili med pogajanj o horizontalnemu sporazumu in splošnih razpravah in so tako ustvarili **odlično podlago za začetek pogajanj o zahtevnem sporazumu o zračnem prevozu s Čilom.**

2. SEDANJI OKVIR ZA ZRAČNI PREVOZ MED EVROPSKO SKUPNOSTJO IN ČILOM

2.1. Dvostranski sporazumi o zračnem prevozu med državami članicami EU in Čilom

Trenutno je zračni prevoz med EU in Čilom urejen z dvostranskimi sporazumi o zračnem prevozu med Čilom in enajstimi državami članicami EU⁴. Za zračni prevoz med preostalimi štirinajstimi državami članicami in Čilom pa ni pravne podlage.

Obstoječi dvostranski sporazumi o zračnem prevozu vzpostavljajo neskladen okvir za zračni prevoz med EU in Čilom. Medtem ko so nekateri sporazumi zelo liberalni in ne določajo nobenih omejitev glede pogostosti letov ali načrta zračnih poti, drugi sporazumi predvidevajo strogo ureditev ključnih gospodarskih vidikov, kot so tedenska pogostost, načrti zračnih poti in prevoznine. Te razlike v razvoju dvostranskih sporazumov o zračnem prevozu med državami članicami in Čilom ustvarjajo **neenakost možnosti, ki so na voljo letalskim prevoznikom Skupnosti.**

Septembra 2004 je bil parafiran Sporazum med Evropsko skupnostjo in Republiko Čile o nekaterih vidikih zračnega prevoza („horizontalni sporazum“).⁵ Horizontalni sporazum popravlja določbe v sedanjih dvostranskih sporazumih o zračnem prevozu med Čilom in državami članicami EU, za katere je bilo ugotovljeno, da so nezdržljive z zakonodajo Skupnosti. Zlati nadomešča določbe, ki s klavzulo o „letalskih prevoznikih Skupnosti“ zahtevajo, da so letalski prevozniki v lasti in pod nadzorom državljanov določene države članice. Čile je **prva država na svetu, ki je z Evropsko skupnostjo sklenila horizontalni sporazum**, ki vzpostavlja nediskriminatorno pravno podlago za zračni prevoz. S podpisom tega sporazuma bodo imeli letalski prevozniki Skupnosti pravico koristiti prometne pravice med Čilom in katero koli državo članico EU, kjer imajo sedež. Za čilske letalske prevoznike bodo veljale nekatere določbe zakonodaje Skupnosti, kadar bodo leteli po progah znotraj Evropske skupnosti. Zaradi različnih dvostranskih sporazumov pa je bilo treba v „Horizontalni sporazum“ vključiti klavzulo o „neizogibanju“, da se prepreči morebitno izogibanje obstoječim dvostranskim omejitvam glede prometnih pravic.

2.2. Politika zračnega prevoza v Čilu – Oranje ledine pri liberalizaciji zračnega prevoza

Čile je ena najbolj naprednih držav glede liberalizacije zračnega prevoza. Čilska politika zračnega prevoza temelji na načelih prostega dostopa na trg, svobodnega oblikovanja cen, odprtem nebu in najmanjšem možnem vladnem poseganju.

⁴ Belgija, Danska, Finska, Francija, Nemčija, Italija, Luksemburg, Nizozemska, Španija, Švedska in Združeno kraljestvo.

⁵ COM (2004) 829 Predlog Sklepa Sveta o podpisu in začasni uporabi Sporazuma med Evropsko skupnostjo in Republiko Čile o nekaterih vidikih zračnega prevoza. Predlog je Svet sprejel 27. junija 2005.

- Za tuje lastništvo letalskih prevoznikov v Čilu ni omejitev. Novembra 2004 je novi letalski prevoznik, ki je v lasti španskega kapitala, od čilskih organov dobil potrebne avtorizacije in dovoljenja za začetek opravljanja domačih in mednarodnih storitev.
- Za vstop letalskih prevoznikov na trg ni omejitev. Letalski prevozniki dobijo dovoljenje za opravljanje storitev, če imajo veljavno spričevalo letalskega prevoznika, ki potrjuje, da je letalski prevoznik sposoben zagotoviti varne letalske dejavnosti, in če izpolnjujejo potrebne zahteve glede zavarovanja.
- V nasprotju s prakso, ki velja povsod po svetu, Čile na podlagi vzajemnosti dovoljuje tujim letalskim prevoznikom, da opravljajo notranje lete.
- V dvostranskih odnosih z več kot 30 državami je Čile zagotovil neomejene pravice tretje in četrte svoboščine.⁶
- Mednarodne prometne pravice se dodeljujejo na javni dražbi, če je prosilec več kakor eden. Prometne pravice so prosto prenosljive med zračnimi prevozniki.
- Čile je podpisnica Večstranskega sporazuma o liberalizaciji mednarodnega zračnega prevoza (MALIAT) in dodatnega Protokola.⁷ Čile na podlagi sporazuma MALIAT in Protokola MALIAT svojim partnerskim državam dodeljuje neomejene pravice tretje in četrte svoboščine, pa tudi neomejene pravice pete in sedme svoboščine.⁸
- Čile je ključna gonilna sila v procesu povezovanja latinskoameriških letalskih trgov. Čile je podpisnica Sporazuma iz Fortaleze o odprtem dostopu na trg na podregionalnih progah v Južni Ameriki.⁹
- Čile ne posega v oblikovanje cen letalskih prevoznikov, če izvajanje zakonodaje o konkurenci tega ne zahteva. Oblikovanje cen na nekonkurenčnih, tj. monopolnih ali skoraj monopolnih progah, nadzorujejo letalski organi.
- Ekonomsko liberalizacijo sektorja zračnega prevoza spremlja strogo izvajanje standardov o varnosti in zaščiti, pravic uporabnikov in pravil o konkurenci.
- Letališki sektor je odprt za zasebna vlaganja. Evropski vlagatelji imajo 30-odstotni delež v letališkem konzorciju, ki upravlja mednarodno letališče v Santiagu.

⁶ Tretja svoboščina je pravica do prevoza potnikov in/ali tovora iz domače v drugo državo. Četrta svoboščina je pravica do prevoza potnikov in/ali tovora iz druge države v domačo državo.

⁷ Druge podpisnice Protokola MALIAT so Nova Zelandija, Singapur in Brunej. Sporazum MALIAT vključuje še ZDA, Samoo in Tongo.

⁸ Pravica do pete svoboščine je pravica do prevoza potnikov in/ali tovora iz države v tretjo državo s storitvami z začetkom v matični državi, npr. pravica, da čilski prevoznik prevažata potnike med Španijo in Nemčijo na letu iz Santiaga v Madrid in Frankfurt. Sedma svoboščina je pravica do opravljanja prevoza med dvema državama izven matične države letalskega prevoznika, npr. čilski letalski prevoznik, ki prevažata potnike med Novo Zelandijo in Brunejem.

⁹ Druge podpisnice Sporazuma iz Fortaleze so Argentina, Brazilija, Paragvaj, Urugvaj, Bolivija in Peru.

3. NADALJNJA KREPITEV ODNOSOV S PRIVILIGIRANO IN ZANESLJIVO PARTNERICO V JUŽNI AMERIKI

Čile je najpomembnejša partnerica Evropske unije v Južni Ameriki. Novembra 2002 sta Čile in Evropska Unija podpisali pridružitveni sporazum.¹⁰ Sporazum vzpostavlja **politično in gospodarsko povezavo med Čilom in EU**, ki temelji na vzajemnosti, skupnem interesu in na poglobljanju odnosov na vseh področjih uporabe.

Sporazum o pridružitvi EU-Čile bo do leta 2013 vzpostavil **območje proste trgovine** z blagom. Carine na industrijske izdelke bodo popolnoma odpravljene do leta 2010. Sporazum vzpostavlja tudi območje proste trgovine s storitvami in predvideva liberalizacijo vlaganj.¹¹ Vendar pa Sporazum o pridružitvi EU-Čile ne zajema storitev v zračnem prevozu.¹²

EU je najpomembnejša trgovinska partnerica za Čile. Leta 2003 je izvoz iz Čila v EU znašal skupaj 7 milijard EUR. Izvoz iz EU v Čile znaša 3 milijarde EUR. **Samo med letoma 2001 in 2003 se je trgovanje z blagom med EU in Čilom povečalo za 27 %**. EU je glavna vlagateljica v Čile, njene neposredne tuje naložbe pa znašajo 12,7 milijarde EUR, kar je 36 % vseh neposrednih tujih naložb.¹³

Marca 2004 je Čile formalno zaprosil za začetek pogajanj o liberalnem sporazumu o letalstvu z Evropsko unijo. Čile je na Drugem pridružitvenem Svetu EU-Čile maja 2005 ponovil svoje zanimanje za sporazum, ki bi obsegal tako liberalizacijo dostopa na trg kot tudi regulativno zблиževanje.¹⁴ Začetek pogajanj na področju zračnega prevoza **bo še bolj okrepil gospodarske in politične vezi med EU in Čilom**. Ker je Čile prva država na južni polobli, ki je sprejela pridružitveni sporazum in ustanovila območje proste trgovine z EU, je logično, da bi moral biti Čile tudi med prvimi državami, ki bodo sklenile celovit sporazum o zračnem prevozu z EU.

4. EKONOMSKE KORISTI SPORAZUMA O ZRAČNEM PREVOZU MED EU IN ČILOM

Skupni zračni promet med Evropsko unijo in Čilom obsega okoli 600.000 potnikov na leto. Zaradi geografske oddaljenosti se velik del potnikov prevaža z indirektnimi leti preko drugih latinskoameriških držav.

Medtem ko dvostranski sporazumi o zračnem prevozu med več državami članicami EU in Čilom ne določajo nobenih omejitev glede števila poletov, pa so ekonomsko najbolj pomembni dvostranski trgi¹⁵ urejeni s sporazumi, ki omejujejo zmožnosti letalskih prevoznikov za opravljanje letalskega prevoza v skladu s povpraševanjem potnikov. **Sedanje omejitve zadržujejo potencialno rast zračnega prevoza med**

¹⁰ Sporazum o pridružitvi med Evropsko skupnostjo in njenimi državami članicami na eni strani in Republiko Čile na drugi – Sklepna listina, *Uradni list L 352*, 30.12.2002 str. 0003-1450. *Sporazum je začel veljati 1. marca 2005.*

¹¹ Člen 94 Sporazuma o pridružitvi.

¹² Člen 95(2d) Sporazuma o pridružitvi.

¹³ Vir: Eurostat (2004).

¹⁴ Skupna deklaracija o Drugem pridružitvenem svetu EU-Čile, 26. maja 2005.

¹⁵ Španija, Nemčija in Francija opravijo več kakor 90 % potniškega prometa med EU in Čilom.

EU in Čilom. Ocenjuje se, da bo med letoma 2004 in 2008 povprečna letna stopnja rasti na področju zračnega prevoza med EU in Čilom znašala 5,9 %¹⁶.

V zadnjih mesecih so letalski prevozniki iz EU in Čila izrazili zanimanje za vstop na trg med EU in Čilom. Vendar pa jim obstoječe omejitve v dvostranskih sporazumih ne dovoljujejo izvajanja rednih poletov. **Turistični tokovi med EU in Čilom so se med letoma 1998 in 2004 povečali za 50 %**¹⁷, nadaljnjo rast turističnega trga pa bi brez novih ukrepov sedanje omejitve iz sporazumov o zračnem prevozu lahko zavrle.

Samo med letoma 2001 in 2003 so se turistični tokovi med EU in Čilom povečali za 27 %. Odprava sedanjih omejitev za zračni prevoz bi **olajšala neovirano rast trgovine med EU in Čilom**, zlasti glede na veliko razdaljo in na velik delež pokvarljivega blaga v trgovskih odnosih s Čilom.

Odprava omejitev bi lahko **okrepila tržne možnosti za letalske prevoznike Skupnosti**. Osvobojen sedanjih omejitev glede števila letov na teden in glede prog bi se zračni promet med EU in Čilom verjetno povečal. Pričakovati je, da se bo število direktnih letov med EU in Čilom povečalo, in s tem omogočilo letalskim prevoznikom Skupnosti, da povečajo svoj tržni delež celotnega trga med EU in Čilom. Nadaljnja liberalizacija in porast direktnih letov, ki bi ji sledila, lahko **povečata izbiro letov v Čile**, ki je pomemben trgovski partner Evropske unije, **za evropske potnike in špediterje**. Porast zračnih prevozov, zlasti pa porast direktnih zračnih prevozov, bo olajšala nadaljnjo **rast trgovinskih in turističnih tokov med EU in Čilom**.

Ker trenutno letalski prevozniki Skupnosti predstavljajo skoraj dve tretjini trga potniških in 70 % trga tovornih letov,¹⁸ in ker je več kakor 65 % potnikov med EU in Čilom rezidentov Evropske skupnosti,¹⁹ se pričakuje, da bodo **večji del teh gospodarskih koristi poželi evropska industrija zračnega prevoza, evropski potrošniki in širše evropsko gospodarstvo**.

Čile je s svojim sodobnim regulativnim okvirom odlična kandidatka za poglobitev odnosov v letalstvu s Skupnostjo v odprtem zračnem prostoru – tako v smislu dostopa na trg kot tudi v smislu regulativnega sodelovanja. Okrepljeno **regulativno sodelovanje med EU in Čilom bi olajšalo nadaljnji zračni prevoz med EU in Čilom**.

Morda je od neposrednega gospodarskega vpliva na trg EU-Čile še bolj pomemben srednjeročni vpliv na druge trge zračnega prevoza. **Gospodarske koristi odprtih mednarodnih letalskih trgov** so jasno določene v študiji o gospodarskem vplivu odprtega zračnega prostora med EU in ZDA, izvedeni v imenu Evropske komisije.²⁰ Z odpravo obstoječih omejitev glede števila tedenskih letov in prog bi se zračni promet lahko povečal. Z odprtim dostopom na trg bodo letalski prevozniki lahko

¹⁶ Vir: Ocene potnikov IATA (*IATA Passenger Forecasts*) 2004-2008.

¹⁷ Vir: Sernatur, Estadísticas de Turismo.

¹⁸ Deleži trga potniških prevozov leta 2004: Lan Chile 32 %, Iberia 31 %, Lufthansa 20 %, Air France 12 %. Deleži trga tovornih prevozov leta 2004: Lan Chile 30 %, Iberia 22 %, Martinair 18 %, Air France 13 %, Cargolux 10 %, Lufthansa 7 %. Vir: Junta de Aeronautica Civil.

¹⁹ Vir: Sernatur (2005).

²⁰ „The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area“, študija, ki jo je za Evropsko komisijo pripravila The Brattle Group, december 2002.

izkoristili nove tržne možnosti in ponudili storitve zračnega prevoza na progah, ki jih zahtevajo njihove stranke. Čezmejni investicijski tokovi bodo prinesli še nadaljnje izboljšave učinkovitosti.

Z bolj dolgoročnega vidika bi lahko imel Sporazum o zračnem prevozu med EU in Čilom **širši gospodarski pomen za zračni prevoz med EU in drugimi latinskoameriškimi trgi**. Čile je glavna gonilna sila liberalizacije trga zračnih prevozov v Latinski Ameriki, tako s političnega kot s komercialnega vidika. Čile je že sklenil najbolj liberalen dvostranski sporazum o zračnem prevozu na svetu z Urugvajem, ki vsebuje celo dostop do notranjih letov. Čile je pred kratkim okrepil sodelovanje z Argentino in Brazilijo na področju zračnega prevoza in podpisal nov sporazum o "odprtem nebu" s Paragvajem. Posledica tega je, da ima Čile sorazmerno sodobne in liberalne sporazume z vsemi državami Mercosur-ja. Poleg tega pa je Čile ključni igralec v procesu povezovanja Latinske Amerike, ki ga spodbuja industrija. Glavna čilska letalska družba, LAN, je ustanovila podružnice v Peruju, Ekvadorju in v Argentini. Z dolgoročnejšega vidika bi se lahko sporazum o zračnem prevozu s Čilom razširil na sosednje države v Latinski Ameriki in na ta način še povečal gospodarske koristi celovitega sporazuma o zračnem prevozu s Čilom.

Jasne potencialne koristi Sporazuma o odprtem zračnem prostoru s Čilom so bile potrjene v študiji o presoji vplivov, ki so jo opravili neodvisni svetovalci. Čeprav bi lahko bile kratkoročne gospodarske koristi omejene zaradi majhnega števila direktnih letov med Skupnostjo in Čilom ter zaradi že obstoječe stopnje dostopa na trg, pa vseeno obstajajo tudi kratkoročne komercialne koristi za industrijo letalskih prevozov EU. Potrjeno je bilo, da bi regulativni in politični okvir za zračni prevoz v Čilu omogočil Skupnosti, da bi brez večjih težav dosegla vzorčni sporazum s Čilom, ki bi omogočil še večje regulativno zблиžanje in nove priložnosti za industrijo EU in uporabnike. Nadalje je študija poudarila bistvene dolgoročne gospodarske koristi za evropsko industrijo zračnega prevoza, uporabnike zračnega prevoza in druge gospodarske udeležence, ob upoštevanju posrednih učinkov na odnose z drugimi latinskoameriškimi državami.

5. SKLEPI: POMEMBNE UGODNOSTI PRIHODNJEGA SPORAZUMA O ZRAČNEM PREVOZU MED EU IN ČILOM

Posodobljen okvir za zračni prevoz med EU in Čilom ponuja pomembne nove možnosti za krepitev zračnega prevoza pod konkurenčnimi in enotnimi pogoji delovanja. Poleg tega bo nadalje okrepil že zdaj izvrstne trgovinske in politične odnose med EU in Čilom.

Model partnerstva na področju zračnega prevoza med Evropsko unijo in Čilom izvira iz želje po nadaljevanju agende za reformo na mednarodni ravni. Sporazum o liberalizaciji zračnega prevoza, ki bo dosežen med Evropsko skupnostjo in Čilom, bo vzpostavil sodoben okvir za zračni prevoz med EU in Čilom s čim bolj odprtim dostopom na trg ter regulativnim sodelovanjem in zблиževanjem. Če bo uspešen, bi lahko postal **vzorec za razširjeno partnerstvo na področju zračnega prevoza z drugimi južnoameriškimi državami**.

Cilj pogajanj bo po drugi strani **vzajemno odpiranje dostopa na trg**. Zračni prevoz med EU in Čilom pogosto poteka z enim postankom prek vmesnih točk, ki so

pomembni samostojni trgi, npr. Brazilija ali Argentina. Zato so pravice pete svoboščine prek takih vmesnih točk pomembne za nadaljnje povečanje koristi sporazuma s Čilom. Čile se strinja s ciljem liberalizacije zračnega prevoza in je že v začetnih razgovorih pokazal pripravljenost za zagotovitev pravic za opravljanje kabotaže, tj. pravic za opravljanje notranjih letov v Čilu. Take pravice do kabotaže bi bile dobrodošel precedens za pogajanja med Skupnostjo in drugimi tretjimi državami, ki so v teku.

Vzajemno odprtje dostopa na trg s Čilom je že izvedlo nekaj držav članic. Pred kratkim je Finska dosegla sporazum s Čilom, v katerem je predvidena popolna liberalizacija trga. Druge države članice pa še niso dosegle višje stopnje dostopa na trg v svojih odnosih s Čilom. Trenutno štirinajst držav članic sploh nima dostopa na čilski trg. Ta neskladen in razdrobljen okvir je povzročil neenakosti glede možnosti letalskih prevoznikov Skupnosti, ki so v nasprotju z načelom enakih možnosti za vse letalske prevoznike Skupnosti na enotnem trgu.

S celovitim sporazumom o zračnem prevozu na ravni Skupnosti bi odnosi v letalstvu Skupnosti s Čilom postali skladni in zagotovljene bi bile **enake možnosti za vse letalske prevoznike Skupnosti za zračni prevoz v Čile**. Nadalje bi se ustvarile **velike nove tržne možnosti za letalske prevoznike** v štirinajstih državah članicah, ki trenutno nimajo nobenih pravic glede zračnega prevoza iz Čila in v Čile. Sporazum o zračnem prevozu na ravni Skupnosti bi manjšim prevoznikom dal možnost, da razširijo svojo mrežo na Čile. Medtem ko je povpraševanje po prometu med nekaterimi državami članicami in Čilom premajhno, da bi lahko bili neposredni leti ekonomsko vzdržni, pa bi letalski prevozniki lahko dosegli velike komercialne koristi z ureditvijo skupnih letov z izbranim partnerjem v Čile in iz Čila.

Odpri letalski trgi potrebujejo okvir, ki zagotavlja pošteno konkurenco in visoke standarde varnosti, zaščite in varstva okolja. Odpiranje trga in regulativno sodelovanje za doseganje zблиževanja se medsebojno dopolnjujeta. Bilateralni sporazumi o zračnem prevozu med nekaterimi državami članicami in Čilom so čilskim letalskim prevoznikom zagotovili popolnoma odprt dostop na trg, vendar pa niso primerno zagotovili regulativnega zблиževanja. Celovit sporazum o zračnem prevozu s Čilom na ravni Skupnosti bo v enaki meri okrepil **visoke standarde varnosti, zaščite, varstva okolja, varstva potnikov in druge regulativne zadeve**.

V zvezi z okoljskimi vprašanji mora biti sporazum skladen z zavezo Skupnosti **trajnostnemu razvoju**. Poleg zgoraj poudarjenih gospodarskih koristi ima pričakovana rast zračnega prometa tudi nezaželene stranske učinke, zlasti glede kakovosti zraka in ravni hrupa v bližini letališč ter prispevka h globalnim podnebnim spremembam. Pomembno je, da sporazum ne omeji zmožnosti EU za uporabo regulativnih ali gospodarskih instrumentov za ublažitev teh škodljivih učinkov.

Zaščita poštene konkurence je ključno vprašanje pri odprtih letalskih trgih. Z doseganjem višjih ravni regulativnega zблиževanja bi celoviti sporazum o zračnem prevozu med Skupnostjo in Čilom **zagotovil enake konkurenčne pogoje delovanja**, s čimer bi se izognili izkrivljanju konkurence. Čile ima močne organe, pristojne za konkurenco, ki izvajajo pravila o konkurenci. Državne podpore industriji letalskih prevoznikov ni, niti po krizi panoge po 11 septembru. Dosežek Čila na področju varnosti v letalstvu je izjemen v Južni Ameriki in se lahko primerja z evropskimi standardi. Zaradi tega so na podlagi sedanjega stanja izvajanja standardov varnosti in

zaščite, pravil konkurence in pravic uporabnikov storitev zračnega prevoza v Čilu **možnosti za visoko stopnjo regulativnega sodelovanja in/ali zблиževanja med Skupnostjo in Čilom** odlične.

Na neuradnih začetnih pogovorih je Čile potrdil **pripravljenost, da doseže visoko stopnjo regulativnega zблиževanja s Skupnostjo**, da bi olajšal letalske prevoze med EU in Čilom. Tako regulativno zблиževanje je mogoče doseči samo na ravni Skupnosti; dvostranski sporazumi ne zagotavljajo primerne regulativnega sodelovanja. Sporazum bo vzpostavil mehanizme sodelovanja, da zagotovi upoštevanje pravil sporazuma in njihov nadaljnji razvoj.

Pomembne ugodnosti, ki jih prinaša sporazum o zračnem prevozu s Čilom, bi se lahko še povečale s podobnimi sporazumi z drugimi državami v Južni Ameriki. Zato bi moralo biti novo partnerstvo med Evropsko unijo in Čilom **vzorčno za to regijo** in odprto za druge države, ki bi se želele pridružiti.

Glede na zgoraj navedeno Evropska komisija priporoča, da Svet pooblasti Komisijo za začetek pogajanj s Čilom za sklenitev celovitega sporazuma o zračnem prevozu.

Komisija bo tesno sodelovala z državami članicami in vsemi ustreznimi interesnimi skupinami pri nadaljnjem razvijanju in doseganju ciljev, določenih v pogajalskih smernicah.