



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 14.3.2005  
KOM(2005) 77 v konečném znění

**SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ**

**Rámec pro rozvoj vztahů s Ruskou federací v oblasti letecké dopravy**

## 1. ÚVOD A SHRNUÍ

Celková důležitost vztahu mezi EU a Ruskou federací jako klíčovými strategickými partnery a sousedy a význam letecké dopravy a leteckého průmyslu v obou oblastech jasně hovoří ve prospěch dohodnutí nového rámce, který by upravoval naše vztahy v oblasti letecké dopravy.

Zároveň s předložením tohoto sdělení proto Komise doporučuje, aby Rada zmocnila Komisi k tomu, aby jménem Společenství sjednala široce pojatou dohodu s Ruskou federací o letecké dopravě. Tato iniciativa vychází z vývoje úlohy Společenství v oblasti vnějších vztahů na poli letecké dopravy v návaznosti na rozsudky Evropského soudního dvora ze dne 5. listopadu 2002 ve věcech „open skies“, které uznaly výlučné pravomoci Společenství s ohledem na důležité aspekty vnějších vztahů na poli letecké dopravy, a rovněž z Bílé knihy Komise nazvané *Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas se rozhodnout*<sup>1</sup>, která zdůraznila potřebu, aby Unie na podporu svých zájmů v oblasti průmyslu, sociálních záležitostí a ochrany životního prostředí vystupovala na světové scéně jednotně.

V návaznosti na tyto rozsudky Komise naznačila, že má v úmyslu předložit návrhy dalších zmocnění, která by jí umožnila zahájit jednání s vybranými strategicky důležitými třetími zeměmi o široké škále záležitostí v oblasti letecké dopravy.

Existují zásadní hospodářské a politické důvody, proč by Společenství mělo vymezit soudržnou politiku v oblasti letecké dopravy vůči svým nejdůležitějším obchodním partnerům, zejména vůči Rusku, s nímž EU rozvíjí úzké hospodářské a politické partnerství v rámci dohody o partnerství a spolupráci<sup>2</sup> a čtyř „společných prostorů“, na jejichž vytvoření bylo apelováno na summitu EU-Rusko v Petrohradu v květnu 2003, a zejména v rámci společného hospodářského prostoru (CES).

Partnerství mezi EU a Ruskem bylo posíleno po přistoupení deseti nových členských států k EU dne 1. května 2004, přičemž osm z nich mělo na Rusko v minulosti obzvláště úzké hospodářské a politické vazby. EU se na celkovém obchodu Ruska podílí více než 50 %, a je tak jeho hlavním obchodním partnerem, a Rusko se na celkovém obchodu EU podílí přibližně 5 %, a je tak jeho pátým největším obchodním partnerem (za Spojenými státy americkými, Švýcarskem, Čínou a Japonskem). Rusko je druhým nejvýznamnějším obchodním partnerem deseti nových členských států EU.

Předpokladem plodné spolupráce je integrace dopravních systémů. Letecká doprava je nanejvýš dynamickým odvětvím dopravy a je nepostradatelná pro spojení Evropské unie s jejími sousedy, a zejména s Ruskou federací. Vytvoření politiky v oblasti letecké dopravy vůči Rusku je proto důležitým cílem v oblasti politik v celkovém rámci rozvíjejícího se partnerství EU a jejího velkého východního souseda.

---

<sup>1</sup> KOM(2001) 370

<sup>2</sup> Článek 43 dohody o partnerství a spolupráci umožňuje uzavřít zvláštní dohody v odvětví dopravy zaměřené na zlepšení podmínek pro vzájemný přístup na trh a poskytování služeb.

Rusko nabízí leteckým společnostem, výrobcům letadel a poskytovatelům služeb v Evropě dobré vyhlídky růstu. Ruská mezinárodní osobní doprava se do značné míry zaměřuje na evropské destinace. Přibližně 75 % veškeré ruské osobní dopravy směřuje na evropská letiště, přičemž do roku 2007 poroste podle předpovědí o 5,8 % ročně<sup>3</sup>. Pro EU představuje Ruská federace čtvrtý největší zahraniční trh letecké dopravy<sup>4</sup>.

Ruský trh letecké dopravy se dlouho vyznačoval restriktivním přístupem. Přístup na trh je přísně omezen a stát si i nadále udržuje významnou a vlivnou úlohu v letecké dopravě. Vzhledem k rostoucí poptávce a zahraniční konkurenci však ruská vláda ohlásila zásadní reformy v odvětví zahrnující postupnou liberalizaci domácího trhu a privatizaci leteckých společností s cílem zvýšit konkurenci, přilákat více investic a uskutečnit konsolidaci odvětví.

V minulosti dominovaly vztahům mezi EU a Ruskem sporné otázky týkající se plateb za přelety Sibíře a ruských obav ohledně hlukových a bezpečnostních norem EU. Otázka přeletů Sibíře má pro evropské letecké dopravce zásadní význam, neboť ovlivňuje leteckou dopravu mezi Evropou a rostoucími a výnosnými trhy na Dálném východě, zejména v Číně. Tyto nesnáze ohrožovaly příležitosti pro konstruktivní spolupráci a dosažení pokroku v důležitých oblastech společného zájmu, jakými jsou například letecká bezpečnost a ochrana letectví.

Dnes jsou vztahy roztříštěné, a to zejména s ohledem na dopravní práva a příležitosti na trhu, které se dopravcům Společenství nabízejí. Samostatně jednájící členské státy nebyly schopny uvést dvoustranné dohody do souladu s právem Společenství, ani vyřešit tak zásadní otázky, jakými jsou platby za přelety Sibíře, ani se jim nepodařilo dosáhnout významného pokroku v přístupu na trh. Různé přístupy k bezpečnosti a hluku jsou ve vztazích v oblasti letecké dopravy neustálým zdrojem možných nedorozumění.

Cílem široce pojeté dohody mezi ES a Ruskem o letecké dopravě by bylo rozšíření vztahů v oblasti letecké dopravy a vytvoření rámce, v němž by jak dané odvětví, tak uživatelé mohli využívat výhod zlepšených tržních podmínek, stabilního a jednotného právního prostředí mezi oběma trhy a mechanismů, jejichž prostřednictvím je možné neshodám zabránit nebo je účinně řešit.

## **2. TRENDY RUSKÉ POLITIKY CIVILNÍHO LETECTVÍ – MODERNIZACE, KONSOLIDACE A LIBERALIZACE**

### **2.1. Rostoucí a vyvíjející se trh**

Letecké doprava je jedním z nejdynamičtějších oborů dopravy v Rusku. Civilní letectví, které zaměstnává přibližně 223 000 osob, je významným odvětvím celého ruského hospodářství. Podle ruského ministerstva dopravy vzrostla v roce 2003 letecká osobní doprava o 9,9 % a letecká nákladní doprava o 2,7 %.

---

<sup>3</sup> Zdroj: IATA.

<sup>4</sup> Zdroj: Evropská komise: údaje o nabízených sedadlech, 2004.

Ruský trh letecké dopravy se sice rychle rozvíjí, v některých ohledech však zůstává poměrně nevyspělý a vyznačuje se vysokým potenciálem růstu v odvětví letecké osobní i nákladní dopravy. Podle prognóz sdružení IATA poroste ruský trh civilního letectví v letech 2003–2007 tempem 5,8 % ročně, což je více než v případě vyspělejších trhů západní Evropy a Spojených států amerických.

Pouze čtyři komerční letecké společnosti – Aeroflot, Sibir, Pulkovo a UT Air – přepraví přes jeden milion cestujících ročně. Aeroflot ovládá mezinárodní trh, zatímco na domácím trhu čelí konkurenci ostatních leteckých společností (Sibir je v Rusku v oblasti osobní dopravy vedoucím vnitrostátním dopravcem). Aeroflot nabízí 37,7 % veškerých sedadel na celkovém trhu mezi Ruskem a EU, následován společností Lufthansa s 12,6 %<sup>5</sup>.

## 2.2. Nová strategie letecké dopravy zaměřená na privatizaci a liberalizaci

V říjnu 2003 oznámila ruská vláda novou „Dopravní strategii pro Ruskou federaci“.

V oblasti letecké dopravy je hlavním cílem ruské vlády rozvíjet vnitrostátní leteckou dopravu, a to rozsáhlou restrukturalizací zaměřenou na zvýšení efektivity a kvality služeb. Rusko má v současnosti 215 registrovaných leteckých společností (v roce 2000 jich bylo 267), z toho 55 jich je vlastněných státem, přičemž se předpokládá, že toto číslo bude v následujících letech klesat v důsledku rostoucí konkurence, přísnějších státních postupů udělování licencí a prosazování vyšších bezpečnostních požadavků.

Ruská vláda oznámila plány na výrazné zlepšení celkové konkurenceschopnosti ruských dopravců cestou přizpůsobení mezinárodním normám v oblasti obchodu, ochrany životního prostředí a služeb, jakož i na postupnou liberalizaci trhu.

Hlavním faktorem, který vedl k rozhodnutí urychlit liberalizaci trhu vnitrostátní letecké dopravy, je nárůst osobní dopravy v posledních letech. V roce 2002 byla liberalizace domácího trhu zahájena zrušením stávajícího systému kvót. Ruská vláda má v plánu další odstraňování kvót, a tedy rychlé uskutečnění úplné liberalizace vnitrostátní letecké dopravy.

Cílem vlády je podporovat strategické aliance na vnitrostátní i mezinárodní úrovni s cílem připravit ruské dopravce na konkurenci. Konkurenční tlaky mezi ruskými leteckými společnostmi na vnitrostátních i mezinárodních trasách pravděpodobně v nadcházejících letech povedou k zásadním změnám ruského odvětví letecké dopravy. Prvním znamením nadcházejícího vývoje bylo podepsání memoranda o porozumění společností Aeroflot dne 24. května 2004, které připravilo podmínky pro vstup této ruské letecké společnosti do aliance *SkyTeam*. Několikrát se již také hovořilo o možné privatizaci Aeroflotu.

## 2.3. Modernizace infrastruktury

Většina ruských letišť potřebuje renovaci a modernizaci. Dopravní strategie přijatá ruskou vládou počítá s další privatizací letišť a „optimalizací“ sítě letišť v celé zemi. Zásadním předpokladem úspěšného rozvoje odvětví civilní dopravy v Rusku je

---

<sup>5</sup> Zdroj: OAG

zlepšení v oblasti fungování letišť. Otázky a postupy ochrany letectví hrají po dramatických teroristických činech z léta 2004 stále významnější úlohu. Byl vypracován nový zákon o ochraně dopravy.

Vedle předpokládaných dalekosáhlých reforem v odvětví vnitrostátní letecké dopravy oznámila ruská vláda také plány na restrukturalizaci leteckého průmyslu.

Nejvýznamnějším faktorem omezujícím růst ruských leteckých společností je v dnešní době nedostupnost efektivních a moderních letadel. Odhady naznačují, že během následujících pěti let budou muset letecké společnosti vyměnit třetinu svých zastarávajících letadlových parků (přibližně 95 % stávajících letadel bylo konstruováno mezi lety 1960 a 1980). Přes 1 600 používaných letadel nesplňuje stávající hlukové normy Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).

Rusko mělo vždy poměrně silné odvětví letecké dopravy. Dnes zaměstnává přibližně 500 000 osob ve zhruba 300 společnostech a výzkumných a technických ústavech. Toto odvětví však zoufale potřebuje investice, modernizaci a restrukturalizaci.

V návaznosti na návrhy předložené Ruskou agenturou pro letectví a vesmír (Rosaviakosmos) v souvislosti s novou ruskou dopravní strategií se zdá, že uvedený proces se dal do pohybu. Navrhuje radikální opatření k vytvoření jediného konsorcia leteckého a vesmírného průmyslu (OAK – Spojené společnosti pro výrobu letadel), zřejmě po vzoru společnosti EADS (European Aeronautic Defence and Space Company). Konsorcium by bylo ovládáno soukromým kapitálem (při státní účasti ve výši 25,5 %) a jeho cílem by bylo získání 10% podílu na celosvětovém trhu letecké dopravy.

### **3. VZTAHY MEZI EU A RUSKEM V OBLASTI LETECKÉ DOPRAVY – POTŘEBA PŘÍSTUPU NA ÚROVNI SPOLEČENSTVÍ**

#### **3.1. Rostoucí trhy se zásadním obchodním významem pro obě strany**

Dobře rozvinutá letecká spojení do Evropské unie a do hlavních mezinárodních destinací jsou zásadním předpokladem pro rozvoj ruské ekonomiky a pro obchodní vztahy Ruska s EU.

Ruská mezinárodní osobní doprava se do značné míry zaměřuje na evropské destinace. V roce 2002 cestovalo mezi Ruskem a západní Evropou 4,3 milionu osob a mezi Ruskem a střední a východní Evropou 1 milion osob. Přibližně 75 % veškeré ruské osobní dopravy směřuje na evropská letiště, přičemž do roku 2007 poroste podle předpovědí o 5,8 % ročně<sup>6</sup>.

Objem letecké dopravy mezi EU a Ruskem za posledních deset let výrazně rostl. Počet týdenních zpátečních letů (tj. tam a zpět) mezi členskými státy EU a Ruskem vzrostl z 279 v roce 1992 na 465 v roce 2003 a počet nabídnutých sedadel v letecké dopravě mezi EU a Ruskem se současně zvýšil ze 44 880 sedadel v roce 1992 na 65 663 sedadel v roce 2003. Panuje široká shoda v tom, že ruský trh má značný potenciál růstu.

---

<sup>6</sup> Zdroj: IATA

Největší podíl letecké dopravy mezi EU a Ruskem připadá na lety mezi Ruskem a Německem (39 % letů mezi EU a Ruskem)<sup>7</sup>, poté následuje Španělsko (12 %), Francie (11 %), Spojené království (8,5 %) a Finsko (7 %). Z nových členských států realizují významný objem dopravy s Ruskou federací Polsko a Česká republika.

Rusko je spolu s Čínou jedním z největších trhů cestovního ruchu „s vysokým potenciálem“ na světě. Celkový počet turistů do Ruské federace vzrostl v roce 2002 o 7,3 % (při evropském průměru 2,3 %). Evropské cestovní společnosti začaly spolupracovat a zakládat společné podniky se společnostmi v Rusku. Význam ruského cestovního ruchu pro odvětví cestovního ruchu EU neustále narůstá. Ruští turisté patří v rámci mezinárodního cestovního ruchu mezi turisty, kteří v celosvětovém srovnání utratí nejvíce peněz (12 miliard USD v roce 2002)<sup>8</sup>.

### **3.2. Dvoustranné vztahy mezi členskými státy EU a Ruskem v oblasti letecké dopravy**

#### *3.2.1. Roztříštěné a restriktivní tržní prostředí*

Ruská federace má dvoustranné dohody o leteckých službách s 23 z 25 členských států, které upravují především dopravní práva a související otázky dvoustranného významu (označování leteckých společností, letecká bezpečnost, cla atd.). Tato roztržitost má za následek, že právní rámec pro letecké služby mezi EU a Ruskem je složitější, než je nutné.

Dvoustranné dohody členských států s Ruskem o leteckých službách navíc obvykle přísně regulují přístup na trh, nejen pokud jde o omezené označení dopravců nebo letišť, na která je možné létat, ale také pokud jde o frekvenci letů či kapacitu, jakou mohou označené letecké společnosti nabízet.

Kromě nepřipustných úprav, na které Evropský soudní dvůr poukázal v rozsudcích „open skies“, existují také právní otázky v oblasti evropského práva hospodářské soutěže, kterými bude nutné se zabývat v rámci budoucí dohody mezi EU a Ruskem v oblasti letecké dopravy.

#### *3.2.2. Mraky na nebi – hlavní nevyřešené otázky*

##### *3.2.2.1. Přelety Sibíře*

Letecké společnosti EU, které přelétávají ruské území, musejí svému ruskému konkurentovi – společnosti Aeroflot – odvádět zvláštní poplatky, které nesouvisí s běžnými poplatky za služby řízení letového provozu. Tyto poplatky, které Rusko uložilo v dvoustranných dohodách s členskými státy prostřednictvím povinných obchodních dohod mezi leteckými společnostmi EU a společností Aeroflot, představují nepřijatelnou platbu za průlet, odporují všeobecné praxi a jsou považovány za neslučitelné s mezinárodním právem, mimo jiné s článkem 15 Chicagské úmluvy z roku 1944. Odhaduje se, že v roce 2003 vynaložily evropské letecké společnosti na tyto poplatky celkem cca 250 milionů EUR. Rusko je jedinou

---

<sup>7</sup> Německo je pro Rusko největším trhem mezinárodní letecké dopravy. Lufthansa, Aeroflot, Pulkovo a Air Sibir provozují týdně přes 100 zpátečních letů (tj. tam a zpět) mezi Ruskou federací a Německem.

<sup>8</sup> Zdroj: Světová organizace pro cestovní ruch (WTO), „Tourism highlights 2003“.

zemí na světě, v níž musí být takovéto poplatky odváděny. Tyto poplatky navíc nejsou uplatňovány průhledným způsobem, a ani se nevztahují na všechny obchodní partnery Ruska. Průlet nad Sibiří je pro letecké společnosti EU nezbytným předpokladem pro to, aby získaly ekonomicky výhodný přístup na rostoucí trh letecké dopravy na Dálném východě včetně Číny. Lety na Dálný východ mají zásadní význam pro ziskovost leteckých společností EU.

Většina společností provozujících leteckou nákladní dopravu mezi západní Evropou a Dálným východem se placení poplatků za přelety vyhýbá tím, že ruské území oblétavá. Ruské společnosti provozující leteckou nákladní dopravu, zejména Aeroflot, proto mají značnou výhodu v tom, že nabízejí dopravu nákladu ze západní Evropy na Dálný východ přímo přes Rusko.

### 3.2.2.2. Normy v oblasti ochrany životního prostředí a bezpečnosti

Ruské letecké společnosti stále provozují značný počet starých letadel, která nespĺňují mezinárodní a evropské normy v oblasti ochrany životního prostředí (hluk z letadel) a bezpečnosti. Tato skutečnost je i nadále překážkou zlepšení vztahů mezi EU a Ruskem v oblasti letecké dopravy, kterou je třeba řešit za pomoci široce pojatého přístupu na úrovni EU.

## 4. VÝHODY PŘÍSTUPU KE VZTAHŮM MEZI EU A RUSKEM V OBLASTI LETECKÉ DOPRAVY NA ÚROVNI SPOLEČENSTVÍ

### 4.1. Celkové hospodářské výhody

Letecká doprava a letecký průmysl EU a Ruské federace jsou zásadní součástí naší hospodářské spolupráce, neboť přispívají k mobilitě našich občanů a průmyslovému rozvoji. S rozšířením EU význam vztahů mezi Ruskou federací a EU v oblasti letecké dopravy ještě vzrostl a objem dopravy mezi trhy EU-25 a Ruskou federací se značně zvýšil.

Přibližně za poslední desetiletí vytvořila EU skutečně jednotný evropský trh letecké dopravy. Spotřebitelé rovněž využívají výhody většího výběru a nižších leteckých tarifů, zejména se vstupem nových nízkonákladových dopravců na trh. EU rovněž vypracovává společné normy letecké bezpečnosti, ochrany letectví a řízení letového provozu pro „jednotné nebe“.

Celý potenciál jednotného trhu však pravděpodobně nebude realizován, dokud Společenství nebude ve svých vztazích s třetími zeměmi jednat jako jediný koordinovaný subjekt vždy, pokud mohou takové koordinované snahy znamenat přínos v zájmu evropského odvětví letecké dopravy a uživatelů. Podle výsledků nedávné studie vypracované z pověření Komise by plně otevřený trh mezi EU a Ruskem mohl pro obě strany vytvořit výhody ve výši až 682 milionů EUR ročně, a to v důsledku vytvoření nových pracovních míst v odvětví letecké dopravy, výdajů turistů a cestujících a podpůrných služeb pro široce pojaté odvětví letecké dopravy.

Užší vztahy mezi EU a Ruskem v oblasti letecké dopravy, které by byly výsledkem dohody o letecké dopravě, by mohly podpořit integraci ruského civilního letectví do stávající sítě celosvětových aliancí.

Rozvoj užších vztahů mezi evropským a ruským leteckým a vesmírným průmyslem a posílení průmyslové spolupráce byly určeny jako prioritní opatření v rámci plánu rozvoje společného hospodářského prostoru (CES) mezi EU a Ruskem. Posílení této spolupráce, s níž by bylo možné počítat v celkovém rámci jednání o dohodě mezi Společenstvím a Ruskem o letecké dopravě, by rovněž přineslo nové příležitosti na trhu, z nichž by plynuly významné hospodářské výhody.

Je rovněž třeba vzít v úvahu významné úspory (přibližně 250 milionů USD ročně), kterých by evropské letecké společnosti dosáhly po odbourání plateb za přelety Sibíře, a také výhody liberálnějšího prostředí, v němž by bylo možné rozšiřovat služby na Dálný východ přes Rusko.

Otvírání a integrace trhů musí probíhat vyrovnaným způsobem, který zohlední ostatní důležité cíle politik a zmírní možné negativní dopady, například v oblasti hospodářské soutěže, ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje či v jiných oblastech.

#### **4.2. Dopravní práva – vytvořit nové příležitosti a otevřít nebe**

Jak bylo popsáno výše, v oblasti dopravních práv je současné prostředí velice restriktivní, pokud jde o označování leteckých společností, frekvence letů, kapacitu a trasy. Tato skutečnost brzdí rozvoj leteckých služeb, a to přes rostoucí poptávku. Cílem dohody by proto bylo zajistit postupné umožňování přístupu na oba trhy letecké dopravy s cílem povzbudit investice a hospodářskou soutěž a zlepšit služby v osobní a nákladní dopravě.

Vzhledem k současným tržním podmínkám a právním rámcovým podmínkám zůstane vytvoření „otevřeného prostoru pro leteckou dopravu“ sice dlouhodobým cílem, ale je nepravděpodobné, že by mohlo být okamžitě realizováno. Tohoto cíle se možná nejlépe dosáhne v jednotlivých krocích, které umožní hladký a vyrovnaný přechod.

#### **4.3. Zajištění souladu s právem Společenství**

Podle judikatury Evropského soudního dvora vytvořené rozsudky ze dne 5. listopadu 2002 musí být na stávající dvoustranné dohody mezi členskými státy a Ruskou federací o letecké dopravě nahlíženo jako na dohody porušující právo Společenství tím, že obsahují doložky o označení, které jsou diskriminující vůči dopravcům jiných členských států, nebo jiné doložky, které zasahují do výlučné pravomoci Společenství. Pokud nebudou tyto dohody urychleně změněny nebo nahrazeny dohodami, které jsou v souladu s právem Společenství, budou je muset dotyčné členské státy vypovědět. Tato situace zbavuje letecké společnosti působící mezi EU a Ruskou federací nepostradatelné právní jistoty a ohrožuje budoucí rozvoj našich vztahů v oblasti letecké dopravy.

Výsledky dvoustranných jednání mezi členskými státy a Ruskou federací doposud nepřinesly potřebné sladění stávajících dohod s právem Společenství.

Hlavním cílem široce pojaté dohody mezi Společenstvím a Ruskou federací o letecké dopravě by proto bylo vyřešení otevřených právních otázek v souvislosti se stávajícími dvoustrannými dohodami mezi Ruskem a členskými státy.

#### **4.4. Přelety Sibíře – provádění postupného odbourávání plateb do roku 2013**

Široce pojatá dohoda mezi ES a Ruskem o letecké dopravě by stanovila přechodné období pro modernizaci stávajícího mechanismu plateb za přelety přes Sibíř nejpozději do roku 2013 a zajistila by, že poplatky uplatňované po skončení přechodného období budou transparentní, založené na nákladech a že nepovedou k diskriminaci mezi jednotlivými leteckými společnostmi.

V roce 1997 přivítala Rada iniciativu Komise zahájit přímé konzultace k této otázce s Ruskou federací.

Společenství bylo schopné prokázat při jednáních s Ruskem svou sílu, což vedlo v souvislosti s jednáním o přistoupení Ruska ke Světové obchodní organizaci (WTO) k závazku ruské vlády ze dne 21. května 2004 ohledně odstraňování nekomerčních prvků stávajícího ruského systému plateb za přelety Sibíře s cílem nahradit jej nejpozději do roku 2013 transparentním a nediskriminujícím systémem založeným na nákladech. Bylo také dohodnuto, že podmínky postupného odbourávání plateb za přelety během přechodného období do roku 2013 budou prováděny v kontextu jednání mezi Ruskem a ES o široce pojaté dohodě o letecké dopravě. Tento způsob nabízí nejlepší rámec, v němž se mohou ES a Ruskou dohodnout na dalším postupu. Leteckým společnostem EU by z odstranění těchto plateb, zejména v souvislosti s rozvojem dopravy na výnosné a rychle rostoucí trhy na Dálném východě, plynuly značené hospodářské výhody.

V případě, že by se další pokrok v této věci ukázal být složitý, mohou být zahájeny souběžné snahy například v rámci Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) a uplatnění článku 15 Chicagské úmluvy.

#### **4.5. Umožnění užší integrace trhu – normy v oblasti letecké bezpečnosti, ochrany letectví a životního prostředí**

V souvislosti s liberalizací ruského trhu vnitrostátní letecké dopravy projevila ruská vláda zájem o vedení dialogu s ES o záležitostech regulace. Může mít podobu technické pomoci v oblasti regulace vycházející z vlastní zkušenosti ES s liberalizovaným regulačním rámcem, nebo dokonce sbližování právních předpisů v oblasti letecké dopravy. Takovýto postup, vedoucí k větší regulační konzistentnosti a jistotě, by byl nepochybně v zájmu Společenství a té části odvětví, která chce rozšířit své služby v Rusku a rozvíjet užší obchodní vazby s ruskými společnostmi.

Zásadní důležitost by mělo zajištění přísných podmínek ochrany letectví a letecké bezpečnosti, které zabezpečí, aby otevírání trhu bylo doprovázeno odpovídající úrovní integrace a sbližování předpisů. Dohoda by mohla nastolit úzkou spolupráci s cílem zabezpečit plnění nejvyšších norem ochrany letectví, přičemž je třeba plně zohlednit postupy, normy a změny platné nebo uskutečňované na území Společenství. V rámci dohody by bylo rovněž možné vyvinout společné mechanismy a postupy spolupráce v oblasti ochrany letectví.

V rámci nového vztahu mezi Ruskou federací a ES v oblasti letecké dopravy vytvořeného dohodou by bylo možné poskytovat pomoc pro případnou harmonizaci norem pro osvědčování s cílem připravit podmínky pro užší spolupráci mezi Mezinárodním výborem pro leteckou dopravu (MAK) a Evropskou agenturou pro

bezpečnost letectví. V červenci 2004 byl dohodnut pracovní vztah mezi oběma subjekty.

V oblasti ochrany životního prostředí by dohoda mohla vytvořit rámec pro konzultace mezi ES a Ruskou federací mimo jiné s cílem usnadnit provádění zlepšených norem ochrany životního prostředí v Rusku, zejména pokud jde o hluk z letadel. Kromě toho by měla dohoda zabezpečit Evropské unii flexibilitu, pokud jde o opatření ke zmírňování dopadu letecké dopravy na změnu klimatu a dalších problémů ochrany životního prostředí.

#### **4.6. Průmyslová spolupráce – využití silných stránek a potřeb leteckého a vesmírného průmyslu obou stran**

Letecký a vesmírný průmysl EU má velký zájem o rozvoj spolupráce s ruskými partnery a výzkumnými středisky. V současnosti již probíhají různé společné projekty, mimo jiné v oblasti konstrukce, výroby, školení a osvědčování bezpečnosti, jichž se účastní hlavní společnosti EU a Ruska. V roce 2003 otevřel Airbus v Rusku ve spolupráci s ruskou společností Kaskol technické středisko (ECAR – Engineering Centre Airbus in Russia). Průmysl EU je rovněž zapojen do ruských projektů vývoje nových letadel šetrnějších k životnímu prostředí, jako jsou například TU 204 a ruské regionální letadlo RRJ. Dohoda by mohla vytvořit nový rámec vztahů mezi Ruskou federací a EU v oblasti letecké dopravy, v němž by mohla být rozvíjena průmyslová spolupráce. Tato spolupráce by podporovala společně stanovené projekty v oblasti letecké dopravy a výzkumu s cílem doplnit probíhající restrukturalizaci a modernizaci ruského leteckého a vesmírného průmyslu. Mohla by zahrnovat výzkum a vývoj společných norem (v oblasti letecké bezpečnosti, ochrany letectví či ochrany životního prostředí), školicí programy a podporu modernizace ruského systému řízení letového provozu a letištní infrastruktury.

### **5. ZÁVĚRY**

Toto sdělení obsahuje souvislosti a argumenty, které odůvodňují potřebu široce pojaté dohody mezi Společenstvím a Ruskou federací v oblasti letecké dopravy, která by oběma partnerům umožnila vytvořit jasný a soudržný rámec pro konstruktivní rozvoj vzájemných vztahů v oblasti letecké dopravy v následujících letech.

Cílem tohoto rámce by bylo mimo jiné zlepšit příležitosti na trhu pro obě strany, zajistit soulad s právem Společenství, postupně odbourat platby za přelety přes Sibiř, podporovat případné sblížování právních předpisů v oblasti letecké dopravy, zřídit společné mechanismy spolupráce v oblasti ochrany letectví, letecké bezpečnosti a norem ochrany životního prostředí a podporovat spolupráci v oblasti průmyslu. Tento rámec by rovněž přinesl významné hospodářské výhody.

Současná situace, v níž o dopravních právech a podmínkách přístupu jedná se třetími zeměmi nikoliv Společenství, ale každý členský stát zvlášť, je jednoznačným handicapem. Dokud budou členské státy vyjednávat s Ruskem dvoustranně, bude výrazně těžší dosáhnout značných výhod ohledně přístupu na trh a integrace, o něž Společenství usiluje, a využít značné příležitosti pro spolupráci v oblasti regulace, technologie a průmyslu.