

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „ELi lennundusalane välispoliitika – tulevikuprobleemide lahendamine”

COM(2012) 556 final

(2013/C 198/08)

Raportöör: **Thomas McDONOGH**

19. detsembril 2012 otsustas Euroopa Komisjon vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 304 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

„Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „ELi lennundusalane välispoliitika – tulevikuprobleemide lahendamine”

COM(2012) 556 final.

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutav transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektor võttis arvamuse vastu 3. aprillil 2013.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 489. istungjärgul 17–18. aprillil 2013. aastal (17. aprilli istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 165, vastu hääletas 1, erapooletuks jäi 7.

1. Järeldused ja soovitused

1.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee tervitab komisjoni teatist lennundusalase välispoliitika kohta. Arvestades Euroopa üha kasvavat sõltuvust väliskaubandusest ja pidades silmas lennujaamade võtmerolli meie kontinendi ühendamisel ülejäänud maailmaga, toetab komitee täielikult ambitsioonikat tegevuskava lennunduse valdkonnas.

1.2 Eelkõige soovib komitee näha kiiret progressi laiendatud ühtse õhuruumi osas, mis hõlmab nii meie naaberriike Lähis-Idas ja Ida-Euroopas, Venemaal, Türgit kui ka Vahemerepiirkonda kuni Põhja-Aafrikani välja. See pakuks arenguvõimalusi teistele ja piirkondlikele lennujaamadele nende turgude geograafilise läheduse ja asjaolu tõttu, et paljudel neist turgudest toimub märkimisväärne majanduskasv.

1.3 Komitee toetab väga ka ambitsioonikat liberaliseerimise kava BRIC- ja ASEAN-riikidega, mis annaks Euroopa lennuettevõtjatele võimalusi tihendada koostööd teiste lennuettevõtjatega ning suurendaks Euroopa lennujaamade kaudu toimuvat liiklust.

1.4 Komisjon viitab õigusega vajadusele luua lennundustööstuse jaoks võrdsed tingimused. Teatistes nimetatakse õigesti muu hulgas lennundussektoris kohaldatavaid makse, ebakorrektsed riigiabi, lennujaamade ja õhuruumi ülekoormatus, tarbijakaitsealast vastutust ja süsinikdioksiidheite maksumust kui konkurentsi moonutavaid tegureid, millega tuleks tegeleda.

1.5 Komitee jagab komisjoni muret seoses vajadusega teha investeringuid lennujaamade läbilaskevõimesse. Vaja on kiiresti tagada lennujaamade läbilaskevõime Euroopa Liidus, et mitte jääda konkurentsis alla teistele kasvava majandusega piirkondadele, ja vältida selliselt liikluse ümberpaiknemist naaberpiirkondadesse.

2. Sissejuhatus ja taust

2.1 Komitee tervitab komisjoni teatist lennundusalase välispoliitika kohta.

2.2 Komitee nõustub täiesti, et lennundus mängib Euroopa majanduses üliolulist rolli nii ELi kodanike kui ka tööstuse jaoks. Tagades 5,1 miljonit töökohta ja panustades 365 miljardit eurot ehk 2,4 % Euroopa SKPsse, aitab see olulisel määral kaasa majanduskasvule ja tööõhule ELis.

2.3 Euroopa Komisjoni ja ELi liikmesriikide jõupingutuste tulemusel on sõlmitud 1 000 kahepoolset lennunduslepingut 117 ELi mittekuuluva riigiga. Edu on saavutatud laiema ühise lennunduspiirkonna loomisel naaberriikidega, kusjuures lepingud on juba allkirjastatud Lääne-Balkani riikidega, Maroko, Jordaania, Gruusia ja Moldovaga.

2.4 Üleminek ELi liikmesriikide ja partnerriikide vahelistelt kahepoolsetelt suhetelt suhtevormile, mis hõlmab nii kahepoolseid suhteid kui ka suhteid ELi tasandil, on siiski mõnikord kaasa toonud arusaamatusi partnerriikide vahel ning ELi huvid ei ole alati kõige paremini määratletud ja kaitstud.

2.5 Lisaks tähendab riiklik killustatus seda, et lennundussektor sõltub endiselt liialt suures osas riiklikest huvidest ning tugineb liigselt individuaalsetel läbirääkimisvõimustel põhinevatele *ad hoc* algatustele. Seepärast on keeruline luua tingimusi tõhusaks turule sisenemiseks ja kasvuks. Seoses turu liberaliseerimise kooskõlastamata kiirusega ELi liikmesriikide ja teatavate ELi mittekuuluvate riikide tasandil ning mõnede liikmesriikide

ilmse kavatsusega jätkata kahepoolsete lennuliiklusõiguste andmist kolmandatele riikidele ilma samaväärset vastutasu saamata või arvestamata selle mõju ELi tasandil, on olukord niisugune, et kui me ei tegutse praegu, et luua kõikehõlmavam ja tulemuslikum ELi välispoliitika, siis mõne aasta möödudes võib olla liiga hilja.

2.6 Nõukogu on ka andnud komisjonile volitused pidada läbirääkimisi üldlepingute üle Austraalia ja Uus-Meremaaga. Läbirääkimised kõnealuste riikidega ei ole veel lõpule viidud. Euroopa lennundussektoris on hetkel kõigest kaks Austraaliat teenindavat Euroopa lennuettevõtjat – British Airways ja Virgin Atlantic. Varem tegutses seal palju rohkem Euroopa lennuettevõtjaid.

2.7 Komitee tervitab nõukogu põhjalikke järeldusi komisjoni ettepaneku⁽¹⁾ kohta, ent on arvamisel, et liikmesriigid võiksid olla selgesõnalisemad mõnede ELi võtmeläbirääkimiste toetamisel, andes näiteks komisjonile tugeva mandaadi pingeliste lennundusalaste suhete „normaliseerimiseks” Venemaaga.

2.8 Ladina-Ameerika on kiiresti kasvav turg ning LANi ja TAMi ühinemine kujutab endast tõsist kaubanduslikku ohtu Iberiale, Tapile ja teistele Ladina-Ameerikat teenindavatele Euroopa lennuettevõtjatele. Lepingu kiire sõlmimine Brasiiliaga ei kannata oodata.

3. Sõmlennujaamade tähtsus

3.1 Vaatamata odavlennufirmade kasvule, mis hakkasid teenindama mitte-sõmlennujaamu, on Euroopa sõmlennujaamad olulise tähtsusega ülemaailmses lennunduses ja välis-suhetes, kuna lennunduslepingutes keskendutakse tihti just neile.

3.2 Suurte sõmlennujaamade kasv kohtades, nagu Abu Dhabi ja Dubai kujutab endast märkimisväärset konkurentsiohtu ELi ettevõtjate pikamaaliinidele. Näiteks hiljuti lennuettevõtjate Qantas ja Emirates vahel sõlmitud leping ohustab tõsiselt Euroopa lennundussektorit.

3.3 Selleks et olla elujõuline, vajab sõmlennujaam olulisel määral kohalikku nõudlust ja ka laiaulatuslikku ettevedamisteenuste võrgustikku, mistõttu kõige edukamad sõmlennujaamad asuvad tavaliselt suurlinnades. Need on järjest rohkem ülekoormatud ega ole võimelised laienema peamiselt keskkonnaprobleemide tõttu.

3.4 Seoses vähese läbilaskevõimega piiravad mõned Euroopa lennujaamad juba ettevedamisteenuste arvu. Kui soovitakse säilitada Euroopa konkurentsivõimet, tuleb selle teemaga aktiivselt tegeleda.

4. Ausa ja avatud konkurentsi loomine

4.1 ELi lennuettevõtjate konkurentsivõime, kellest paljud on raskes finantsolukorras, on pärsitud, kui majanduslik koormus, mis viib toodanguühiku kõrgema maksumuseni, on suurem kui maailma muude piirkondade lennuettevõtjatel.

4.2 Kui ELi lennundussektori ja eelkõige ELi lennuettevõtjate konkurentsivõimet hinnatakse rahvusvahelises mastaabis, on oluline arvestada lennunduse kogu väärtusahelat (lennujaamad, aeronavigatsiooniteenuse osutajad, tootjad, arvutipõhised broneerimissüsteemid, maaapealne teenindus jne) ning kulude struktuuri, konkurentsitingimuste taset väärtusahela muudes osades ja infrastruktuuri finantseerimismehhanisme teistel põhiturgudel.

4.3 ELis ei ole suudetud luua võrdseid tingimusi liikmesriigi ja piirkondlikul/kohalikul tasandil. Nii näiteks ei ole ennetatud mitmeid juhtumeid, kus väikesed lennujaamad võimaldavad lennuettevõtjatele mittekaubanduslikke hindu, eristas sellega turumajandusliku erainvestori põhimõtet. Asjaolu, et hiljuti on algatatud mitu põhjalikku uurimist juhtumite kohta, kus mitmes ELi liikmesriigis on tõenäoliselt antud riigiabi piirkondlikest lennujaamadest väljuvaid lende käitavatele lennuettevõtjatele, tõstab esile vajaduse viia kiiresti lõpule ELi riigiabi suunised lennujaamadele, mille valmimine on jätkuvalt viibinud. Ühtse turu toimimist parandavad ka hiljuti vastu võetud ELi eeskirjad ELis ringi liikuvate töötajate, näiteks lennukimeeskonna töötajate sotsiaalkindlustuse kohta. Komisjon on sekkunud mitmel juhtudel, kus on täheldatud ebaausat konkurentsi.

5. Kasvustrateegia, mille aluseks on põhimõte „rohkem Euroopat”

5.1 Komisjoni tellimisel tehtud sõltumatus uuringus anti hinnang, et edasised ELi tasandil sõlmitud üldised lennutranspordilepingud naaberriikide ja peamiste partneritega eelkõige kiiresti kasvavatel turgudel ja/või piirangutega turgudel annavad olulist majanduslikku kasu – üle 12 miljardi euro aastas.

5.2 ELi jaoks on strateegiliselt tähtis säilitada tugev ja konkurentsivõimeline Euroopas baseeruv lennundussektor, mis ühendab ELi muu maailmaga. Kõige kiiremini kasvavad lennundusturud on nüüd väljaspool Euroopat, seega on tähtis, et Euroopa lennundussektoril oleks võimalik ka nendel turgudel kasvada.

5.3 On tähtis tagada, et kõnealuse protsessi tulemusel areneks aja jooksul välja terviklik ühine lennunduspiirkond, kus naaberriikidevahelised suhted ise muutuvad samuti avatuks ja ühtseks. Nõukogul ei ole enam mõtet kaaluda volituste andmist lepingute üle riigipõhiste läbirääkimiste pidamiseks. Palju tõhusam on anda komisjonile ühtne volitus läbirääkimiste pidamiseks ülejäänud naaberriikidega, mis toimuvad siiski endiselt riikide kaupa.

5.4 Kolmanda samba (üldlepingud peamiste partneritega) raames on peetud läbirääkimisi arvukate tähtsate lepingute üle. Siiski on see valdkond, kus mõned põhieesmärgid on veel saavutamata, eelkõige ELi ja USA ning ELi ja Kanada vahelised lepingud lennuettevõtjate omandiõiguse ja kontrolli liberaliseerimise kohta.

5.5 Enamikus riikides kehtivad endiselt eeskirjad, milles sätestatakse, et lennuettevõtja enamusaktiaid peavad omama ja kontrollima oma riigi kodanikud, takistades lennuettevõtjate

⁽¹⁾ Transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu 3213. istungi järeldused, Brüssel, 20. detsember 2012.

juurdepääsu laiemale investorite ringile ja kapitaliturgudele. Nii on lennundussektoris peale sunnitud kunstlik tööstusstruktuur, mis puudub teistes tööstusharudes. Näiteks USAs on lennuettevõtete välisomandi piirmäär 25 %. Omandiõiguse ja kontrolli riiklike piirangute tõttu on loodud kolm ülemaailmset lennuettevõtjate ühendust (Star Alliance, SkyTeam ja Oneworld), ja eelkõige ühisevõtte, mis loodi kõnealuste ühenduste mõnede liikmete vahel teatavate lennuliinide teenindamiseks. Need täidavad ülemaailmsele lennuettevõtjale kõige sarnasemat rolli.

5.6 ELi praegustes õigusaktides ELi lennuettevõtjate suhtes riikliku omandi ja kontrollipiirangute põhimõtet aga ei kohaldata, lubatud on igasugune ELi osalus.

5.7 Konsolideerumise suundumus Euroopas on ainulaadne, kusjuures piiriülene ühinemine ja omandamine on lubatud üksnes ELi piires ning omandiõiguse ja kontrolli korrad jäävad põhiliselt selle juurde, milles lepitati kokku 1944. aasta Chicago konventsioonis. Omandiõigust ja kontrolli käsitlevate kehtivate sätete tulemusel tekkinud raskused on märkimisväärsed ja nõuavad läbirääkimisi partnerriikide ja ülikeeruliste valitsemisstruktuuridega. Ühenduse liikmed tegutsevad üha rohkem koos, et pakkuda klientidele tõrgeteta ja terviklikku, paljusid maailma sõmlennujaamu ühendava võrgustiku teenust.

5.8 Aeg on küps, et astuda täiendavad sammud, mis on kavandatud ELi ja USA vahelises lennutranspordilepingus lennuettevõtja omandiõiguse ja kontrolli liberaliseerimiseks, et lennuettevõtjal oleks võimalik saada investeringuid sõltumata investori kodakondsusest.

6. Lennudusala välispoliitika korraldamise peamised põhimõtted tulevikus

6.1 EL peaks jõuliselt jätkama lennunduse avatuse ja liberaliseerimise edendamist ning tagama, et saavutatakse õigusnormide ühtlustamise rahuldav tase. Läbirääkimistel partnerriikidega tuleks nõuetekohast tähelepanu pöörata ka töö- ja keskkonnainormidele ning mõlema valdkonna rahvusvahelistele konventsioonidele ja lepingutele, et ära hoida turu moonutamine ja allakäik. Oluline on, et Euroopat teenindavad lennuettevõtjad peaksid kinni ILO reeglite ja eeskirjadest.

6.2 Arvestades Euroopa üha kasvavat sõltuvust väliskaubandusest ja pidades silmas lennujaamade võtmerolli meie kontinendi ühendamisel ülejäänud maailmaga, toetab Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee täielikult ambitsioonikat tegevuskava lennunduse liberaliseerimise valdkonnas.

6.3 Kasu maksimeerimise seisukohast on oluline, et EL tegutses kiiresti (enne kui tärkava turumajandusega riigid hakkavad enam püüdlema liberaliseerimise suunas), et saada kasu esimese turule tulija eelisest. See nii kaitseks kui ka tugevdaks Euroopa lennundusturu positsiooni ülemaailmsel areenil. Kui see ei peaks õnnestuma, on ELil oht jääda tulevaste ülemaailmsete lennuliikluse voogude äärealaks.

6.4 Pioneer roll lennunduse liberaliseerimises annaks olulise eelise ka Euroopa tehniliste standardite levitamiseks, millest võiks potentsiaalselt märkimisväärselt kasu saada Euroopa lennundustööstus.

6.5 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee on pikka aega toetanud omandiõigusele ja kontrollile kohaldatavate piirangute kaotamist⁽²⁾, et anda lennuettevõtjatele ligipääs suuremale hulgal investoritele ja kapitaliturgudele. Arvestades ELi ja USA turgude tähtsust, peaks see poliitika olema kõigepealt suunatud ELi ja USA kokkulepete tulevasele muutmisele. Sellel on potentsiaal olla lennunduses uueks etaloniks Chicago konventsiooni järgsel ajal.

6.6 Komisjon peab näitama, et koordineeritud lähenemine läbirääkimistel annab kahepoolsete läbirääkimistega võrreldes kiiremaid tulemusi, nii et võimaluste tekkides ei teki asjatuid viivitusi. Hetkel oleme tunnustajateks kahetsusväärsele viivitusele kahepoolse lepingu allkirjastamisel Brasiiliaga. Samuti tuleb mainida, et liikmesriigid jagavad vastutust Euroopa lennudusala välispoliitika tugevdamise eest ning et komisjon vajab tugevat mandaati läbirääkimiste pidamiseks eelkõige siis, kui ta kaitseb ELi turueeskirju nende riikide ja piirkondade suhtes, kus lennundus järgib väga teistsuguseid standardeid.

6.7 Euroopa lennundussektori positsioon halveneks veelgi, kui mõni Lähis-Ida lennuettevõtja võtaks üle mõne finantsraskustes oleva India lennuettevõtja.

7. Suhete edendamine peamiste partneritega

7.1 Piiravad kahepoolsed lennunduslepingud on tekitanud ülemaailmseid probleeme eelkõige Euroopa kaubaveo- ja ekspresslendude sektoris (põhjuseks on asjaomase sektori isearasused) ning kui takistused turule sisenemiseks on kõrvaldatud, tuleks kõnealusele küsimusele kiiremas korras lahendus leida.

7.2 Eelkõige soovib komitee näha kiiret progressi laiendatud ühtse õhuruumi osas, mis hõlmab nii meie naaberriike Lähis-Idas ja Ida-Euroopas, Venemaad, Türgit kui ka Vahemerepiirkonda kuni Põhja-Aafrikani välja. See pakuks arenguvõimalusi teistele ja piirkondlikele lennujaamadele nende turgude geograafilise läheduse ja asjaolu tõttu, et paljudel neist turgudest toimub märkimisväärne majanduskasv. Positiivne ja pragmaatiline koostöökava Türgiga teeks võimalikuks vastastikku kasuliku arengu konkreetsete küsimuste lahendamisel piirkonnas. Eelkõige peaks edasi arendama kahepoolset lennuohutuslepingut.

7.3 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee toetab väga ka ambitsioonikat liberaliseerimise kava BRIC- ja ASEAN-riikidega. Neist riikidest saavad kiiresti juhtivad ülemaailmsed varustajad nii tooraine, tööstustoodangu kui teenuste osas ning sealse elanikkonna huvi reisimise vastu üha suureneb. Esitatud on tõendeid selle kohta, et üldiste transpordilepingute sõlmimine Hiina, India, Jaapani ja Ladina-Ameerikaga peaks kaasa tooma

⁽²⁾ Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Atlandi-üleised suhted lennutranspordi sektoris”, ELT C 306, 16.12.2009, lk 1-6.

märkimisväärseid potentsiaalseid majanduslikke hüvesid, ning seepärast tuleks võtta vastavaid meetmeid. Lennuliikluse liberaalseerimine annaks Euroopa lennuettevõtjatele võimalusi tihendada koostööd teiste lennuettevõtjatega nendes piirkondades ning suurendaks Euroopa lennujaamade kaudu toimuvat liiklust.

7.4 Samuti on oluline, et kõik kokkulepped oleks vastastikuse olemusega ning nendest saaksid kasu nii EL kui ka kolmandad riigid. Selles kontekstis peab Venemaa kiiresti näitama valmisolekut täita 2011. aasta lepinguga võetud kohustused ja rakendada üle Siberi kulgevate lennuliinide kasutamise kehtiva süsteemi ajakohastamise kokkulepitud põhimõtteid. Kui võetud kohustustest kinni ei peeta, peaks komisjon võtma liikmesriikide toetusel vajalikke meetmeid.

7.5 Suhted Pärsia lahe riikidega on viimastel aastatel olnud suurel määral ühepoolne protsess, kus Pärsia lahe lennuettevõtjatele on avatud ELi turgusid, mis on võimaluste seisukohalt tekitanud märkimisväärset tasakaalustamatust. Seoses liiklusvoogude võimaliku edasise ümbersuunamisega ei ole seepärast soovitatav, et Pärsia lahe riigid oleksid otsekohe tulevaste läbirääkimiste keskpunktis.

8. Investeeringud lennujaamadesse

8.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee jagab komisjoni muret seoses vajadusega teha investeeringuid lennujaamade läbilaskevõimesse. Ettepaneku kõnealune osa vajab aga täiendavat selgitust eesmärkide saavutamiseks väljapakutud meetmete osas. Samuti tuleb selgemalt välja tuua nende seos varem esitatud „Lennujaamapaketi” ettepanekuga ⁽³⁾.

8.2 Vaja on kiiresti tagada lennujaamade läbilaskevõime Euroopa Liidus, et mitte jääda konkurentsile alla teistele kasvava majandusega piirkondadele, ja vältida selliselt liikluse ümberpaiknemist naaberpiirkondadesse.

8.3 Kahju Euroopa majandusele tekib juba pikka aega enne seda, kui nõudlus ületab pakkumise. Eurocontroli kohaselt väheneb sõmlennujaamade võime tulla tõhusalt toime halbade ilmastikuoludega, tegevusest tingitud hiline mistega ja usaldusväärsete jätkulendude pakkumisega kiiresti, kui nad kasutavad enam kui 75 % oma teoreetilisest maksimumvõimsusest.

8.4 Lisaks maksavad reisijad tiptundidel rohkem, kui nad maksaksid siis, kui läbilaskevõime oleks suurem. Näiteks teavitati Ühendkuningriigi parlamendi alamkoja transpordikomiteed hiljuti sellest, et kui Kagu-Inglismaa lennujaamu ei laiendata, võivad reisijad 2030. aastaks maksta lennupiletite eest 1,2 miljardit inglise naela.

8.5 Lennujaamade läbilaskevõimet tuleb kontrollida ELi tasandil ja koostada tuleb ELi suunised, mis moodustavad kohalikele omavalitsustele ühtse ja tervikliku raamistiku lennujaamade laiennemiskavade käsitlemisel.

8.6 Kui suurte lennujaamade läbilaskevõime suurendamine on pikas perspektiivis hädavajalik, siis säilib samuti vajadus

kasutada olemasolevat läbilaskevõimet nii hästi kui võimalik, seda eelkõige lennujaamade teenindusaegade osas. Lennujaamad peavad olema võimelised reageerima pakkumise ja nõudluse muutumisele ning nad peavad olema võimelised kasutama oma lennujaama teenindusaegu majanduslikult optimaalse tulemuse saavutamiseks. Selles kontekstis on oluline, et praeguses lennujaamapaketi ⁽⁴⁾ sisalduv teenindusaegade ettepanek lihtsustaks jätkuvalt lennujaama läbilaskevõime tõhusamat kasutamist, arvestades teenindusaegade puhul kohalike oludega, kuna mõnede lennujaamade jaoks on see tulevikus ainus võimalus kasvamiseks. Lennurajad on suurtel lennuväljadel paljudel juhtudel maksimaalses kasutuses, samas kui läheduses asuvatel piirkondlikel lennujaamadel on piisavalt kasutamata võimsust.

8.7 Mitte-sõmlennujaamadel võib olla ka oluline roll Euroopa peamiste sõmlennujaamade ülekoormuse vähendamisel, võimaldades Euroopa lennujaamadel säilitada oma juhtpositsioon. Arvestades, et lennuradade või lennuterminalide laiendamine suurtes lennujaamades võtab alati palju aega, võib läbilaskevõime probleemidele pakkuda kiiret leevendust mitte-sõmlennujaamade aktiivsem kasutamine ja nendesse sihipärase investeerimise tegemine. Selliste mitte-sõmlennujaamade ja piirkondlike lennujaamade hästi väljaarendatud võrgustik parandab ka reisijate ohutust, pakkudes muu hulgas hädaolukorra- ja asenduslennujaamade võrgustikku ilmastikuolude halvenemise või muude lennutakistuste korral.

8.8 Komitee kordab ka oma üleskutset ühekordse julgestuskontrolli viivitusteta kasutusele võtmiseks, kuna see tähendaks nii suurt kokkuvõidu lennuettevõtjate kulude osas kui ka ajavõitu reisijatele. Kõnealust teemat tuleb seepärast prioriteetselt käsitleda, kaasates sellesse peamised partnerid.

9. Ühtne TAEVAS / SESAR

9.1 Ühtse Euroopa taeva programmi edendamiseks on vaja on funktsionaalseid õhuruumiosi. Kõik funktsionaalsed õhuruumiosad peaksid olema kasutuses alates 4. detsembrist 2012. Arvestades funktsionaalsete õhuruumiosade tähtsust aeronavigatsiooniteenuste osutamise optimeerimisele ja õhuliikluse mahu tõhusale haldamisele, peab komisjon algatama kohtuprotsessi Euroopa Liidu Kohtus nende liikmesriikide vastu, kes ei ole oma kohustusi täitnud.

9.2 Komisjoni ettepanekute kiire ja järjekindel rakendamine võib kaasa aidata tööstuse jätkusuutlikule kasvule ja anda seejuures olulise panuse Euroopa majanduse elavdamisse.

10. Rakendatavad vahendid

10.1 Naaberriikidega ning suuremate ja samu seisukohti jagavate partneritega sõlmitud üldistes lennunduslepingutes tuleks käsitleda ja ühtlustada regulatiivseid tingimusi ausa konkurentsi ja lennundussektori säästlikkuse tagamiseks, mis muu hulgas hõlmaksid selliseid olulisi aspekte nagu ohutus, julgestus, keskkonnaküsimused ja majandusalased eeskirjad.

⁽³⁾ COM(2011) 823 final, ELT C 277, 13.9.2012, lk 110-124.

⁽⁴⁾ COM/2011/0827 final/2 2011/0391 (COD)

10.2 Ei ole veel täiesti selge, milline peaks olema Euroopa huve ebaausate tavade eest kaitsva uue vahendi vorm, ent see peaks sarnanema laialulatusliku kaebuste menetlusega, millega oleks võimalik kindlaks teha piletihindades sisalduvaid „peidetud toetusi”. Oletatavasti annab sellele juriidilise jõu „ausa konkurentsi säte”, mille komisjon loodab nende välisriikidega allkirjastada.

10.3 Komisjon viitab õigusega vajadusele püüelda rahvusvaheliselt võrdsete tingimuste poole, millega peavad kaasnema samalaadsed pingutused Euroopas. Euroopa lennundustööstusel tuleb rinda pista üha kasvava regulatiivse koormuse ja vastuoluliste eeskirjadega. Teatises nimetatakse õigesti muu hulgas lennundussektoris kohaldatavaid makse, ebakorrekset riigiabi, lennujaamade ja õhuruumi ülekoormatust, tarbijakaitsealast

vastutust ja süsinikdioksiidiheite maksumust kui konkurentsi moonutavaid tegureid, millega tuleks tegeleda.

10.4 Eelkõige tuleb tähelepanu pöörata ELi heitkogustega kauplemise süsteemile. ELi heitkogustega kauplemise süsteem on eriti õrn teema lennundusalase välispoliitika üle peetavate arutelude kontekstis. Hiina ja India on keeldunud süsteemiga ühinemast, samas kui Ameerika Ühendriikide kongress on võtnud vastu seaduse, mille kohaselt on seadusega vastuolus nõue, et Ameerika lennuettevõtjad peavad pidama kinni ELi eeskirjadest. Ajal, mil keskkonnasäästliku arengu tagamine on kriitiline teema, peab EL andma Rahvusvahelisele Tsiviillennunduse Organisatsioonile võimaluse esitada ettepanek probleemi ülemaailmseks lahendamiseks, mille kõik organisatsiooni liikmed saaksid heaks kiita 2013. aasta sügisel toimuval Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni assambleel, ja mitte asetama ELi lennundust ebasoodsasse konkurentsiolukorda ⁽⁵⁾.

Brüssel, 17. aprill 2013

*Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president*

Henri MALOSSE

⁽⁵⁾ Vt ka Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Saastekvootidega kauplemise süsteem lennunduses”, COM(2012) 697 final 2012/0328 (COD), kat. B1.