



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 14.3.2005  
COM(2005) 77 végleges

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE  
AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK**

**Az Orosz Föderációval a légi közlekedés terén fennálló  
kapcsolatok fejlesztésének kereteiről**

## 1. BEVEZETÉS ÉS ÖSSZEGRÉS

Az EU és az Orosz Föderáció mint stratégiai partnerek és szomszédok közötti viszony általános értelemben vett fontossága és az érintett felek légi közlekedési és repülőgép-ipari ágazatának jelentősége egyaránt erőteljesen amellett szól, hogy légi közlekedési kapcsolataink szervezését illetően új keretrendszerben állapodjunk meg.

E közleménnyel párhuzamosan a Bizottság ezért azt ajánlja a Tanácsnak, hogy hatalmazza fel a Bizottságot, hogy az az Európai Közösség nevében tárgyalásokat folytasson egy, az Orosz Föderációval kötendő átfogó légi közlekedési megállapodásról. E kezdeményezés alapjául egyrészt a Közösség külső légi közlekedésben betöltött szerepének az Európai Bíróság által 2002. november 5-én az úgynevezett „nyitott égbolt”-ügyekben meghozott ítéleteket – amelyekben a Bíróság a külső légi közlekedés fontos vonatkozásaiban elismeri a Közösség kizárólagos hatáskörét – követő fejlődése, másrészt pedig az „*Európai közlekedéspolitika 2010-re: ideje dönteni*”<sup>1</sup> című bizottsági fehér könyv szolgál, amely rámutat annak szükségességére, hogy az Unió ipari, társadalmi és környezetvédelmi érdekei védelmében egységesen lépjen fel a globális küzdőterén.

Ezeket az ítéleteket követően a Bizottság jelezte, hogy szándékában áll további javaslatokat benyújtani annak érdekében, hogy felhatalmazást kapjon a stratégiai fontosságú harmadik országokkal a légi közlekedéssel kapcsolatos kérdések széles spektrumáról folytatandó tárgyalások kezdeményezésére.

Jelentős gazdasági és politikai érdek fűződik ahhoz, hogy a Közösség meghatározza legnagyobb kereskedelmi partnereivel szemben folytatandó következetes légi közlekedési politikáját, különös tekintettel Oroszországra, amellyel az EU a partnerségi és együttműködési megállapodás (PCA),<sup>2</sup> illetőleg a 2003. májusi szentpétervári EU–Oroszország csúcstalálkozón elfogadott négy „közös terület”, különösen pedig a közös gazdasági terület (CES) keretében gazdasági és politikai téren szoros partneri viszony kialakítására törekszik.

Az EU és Oroszország partneri viszonya megerősödött a tíz új tagállam 2004. május 1-jei uniós csatlakozásával, amelyek közül nyolcat valaha különösen erős gazdasági és politikai szálak fűztek Oroszországhoz. Az EU Oroszország legfontosabb kereskedelmi partnere, az összes kereskedelmet tekintve 50 % feletti részesedéssel, miközben Oroszország az EU ötödik legnagyobb kereskedelmi partnere (az Egyesült Államok, Svájc, Kína és Japán mögött), az EU összes kereskedelmét tekintve mintegy 5 %-os részesedéssel. Oroszország az EU tíz új tagállamának második legfontosabb kereskedelmi partnere.

A közlekedési rendszerek összekapcsolása előfeltétele a hatékony együttműködésnek. A repülés különösen dinamikusan fejlődő közlekedési ágazat, és nélkülözhetetlen az Európai Unió és szomszédai, különösen pedig Oroszország közötti kapcsolatokban. Az Oroszországgal szemben folytatandó légi közlekedési

---

<sup>1</sup> COM (2001) 370.

<sup>2</sup> A PCA 43. cikke lehetővé teszi, hogy a felek különös közlekedési megállapodásokat kössenek a kölcsönös piacra jutás és a szolgáltatásnyújtás feltételeinek javítása céljából.

politika meghatározásának ennek megfelelően fontos politikai célkitűzésnek kell lennie, amely illeszkedik az EU és nagy keleti szomszédja közötti, folyamatosan fejlődő partneri viszonyhoz.

Oroszország kedvező növekedési kilátásokkal kecsegtet az európai légitársaságok, repülőgépgyártók és légi közlekedési szolgáltatók számára. Az orosz nemzetközi utasforgalom javarészt európai célállomásokra összpontosul. A teljes orosz utasforgalom mintegy 75 %-a irányul európai célállomások felé, és az előrejelzések szerint ez a szám 2007-ig évente 5,8 %-kal<sup>3</sup> növekszik. Az EU számára ma Oroszország a negyedik legnagyobb külföldi légi közlekedési piac.<sup>4</sup>

Az orosz légi közlekedési piacot hosszú ideje a korlátozó környezet jellemzi. A piacra jutás szigorú korlátozásokhoz kötött, és az állam továbbra is fontos befolyásoló szerepet játszik a légi közlekedési ágazatban. A növekvő kereslet és a külföldi verseny következtében ugyanakkor az orosz kormány alapvető ágazati reformokat jelentett be, amelyek között a verseny fokozása, a további beruházások ösztönzése és az ágazat konszolidálása érdekében a belföldi piac fokozatos liberalizálása és egyes légitársaságok privatizációja szerepel.

Az EU és Oroszország légi közlekedési kapcsolatait a közelmúltban a szibériai átrepülési díjak körüli viták és az uniós zajvédelmi és üzembiztonsági előírások miatti orosz aggályok határozták meg. Az európai légi fuvarozók számára a szibériai átrepülés kérdése fontosabb, mivel az befolyásolja az Európa és a távol-keleti növekvő és ígéretes piacok, különösen pedig Kína közötti szolgáltatásokat. Ezek a nehézségek mindeddig hátráltatták a konstruktív együttműködés és előrehaladás lehetőségeit olyan kölcsönösen fontos területeken, mint a légi közlekedés biztonságossága és üzembiztonsága.

A viszony ma szétszabdalt, különösen a közösségi fuvarozók számára rendelkezésre álló közlekedési jogok és piaci lehetőségek tekintetében. Az egyénileg fellépő tagállamok mindeddig nem voltak képesek kétoldalú megállapodásaikat összhangba hozni a közösségi joggal, nem tudtak megoldani olyan égető problémákat, mint a szibériai átrepülési díjak kérdése, és nem tudtak jelentős előrehaladást elérni a piacra jutás terén sem. Az üzembiztonságra és a zajvédelemre vonatkozó elképzelések különbözősége folyamatosan félreértéseket eredményezhet a két fél légi közlekedési kapcsolataiban.

Az EK és Oroszország közötti átfogó légi közlekedési megállapodás célja lehet a légi közlekedési kapcsolatok szélesítése, illetőleg olyan keret kialakítása, amelyben mind az ágazatnak, mind az utasoknak előnyére válnak a jobb piaci feltételek, a két piac jogi környezetének stabilitása és kiszámíthatósága, valamint a különbségek elkerülésére és hatékony feloldására szolgáló mechanizmusok.

---

<sup>3</sup> Forrás: IATA.

<sup>4</sup> Forrás: Európai Bizottság: foglалható férőhelyekre vonatkozó adatok, 2004.

## 2. TRENDEK AZ OROSZ POLGÁRI REPÜLÉSI POLITIKÁBAN: MODERNIZÁCIÓ, KONSZOLIDÁCIÓ ÉS LIBERALIZÁCIÓ

### 2.1. Növekvő és fejlődő piac

A légi közlekedés Oroszország egyik legdinamikusabb közlekedési ágazata. A polgári repülés az orosz gazdaság egészét tekintve jelentős iparágnak számít, amelyben mintegy 223 000 főt foglalkoztatnak. Az orosz közlekedési minisztérium adatai szerint 2003-ban a légi utasforgalom 9,9 %-kal, a teherforgalom 2,7 %-kal növekedett.

A gyors növekedés ellenére az orosz légi közlekedési piac bizonyos tekintetben továbbra is viszonylag éretlen, és mind az utas-, mind a teherforgalomban jelentős növekedési potenciál rejlik. Az IATA előrejelzései szerint 2003 és 2007 között az orosz polgári repülési piacon évi 5,8 %-os növekedés várható – jócskán meghaladva ezzel a nyugat-európai és egyesült államokbeli érettebb piacokat.

Mindössze négy olyan kereskedelmi légitársaság van (az Aeroflot, a Sibir, a Pulkovo és az UT Air), amelyek évente egymilliónál több utast szállítanak. Az Aeroflot uralja a nemzetközi piacot, míg a belföldi piacon versenyre kényszerül a többiekkel (Oroszországban a Sibir számít a vezető belföldi légiutas-fuvarozónak). A teljes Oroszország–EU piacot tekintve a legtöbb férőhellyel, 37,7 %-os részesedéssel az Aeroflot repül, míg a második legnagyobb a Lufthansa 12,6 %-os részesedéssel.<sup>5</sup>

### 2.2. Új légi közlekedési stratégia: a privatizáció és a liberalizáció felé

2003 októberében az orosz kormány bejelentette „az Orosz Föderáció közlekedési stratégiáját”.

A légi közlekedésben az orosz kormány legfőbb célja jelentős mértékű szerkezetátalakítás révén a belföldi légi közlekedési piac fejlesztése a szolgáltatások hatékonyságának és minőségének javítása érdekében. Oroszországban jelenleg 215 (2000-ben még 267) bejegyzett, köztük 55 állami tulajdonban lévő légitársaság működik; ez a szám a következő években a verseny fokozódásával, a szigorúbb központi engedélyezési eljárások bevezetésével és a magasabb üzembiztonsági követelmények érvényesítésével várhatóan csökkenni fog.

Az orosz kormány által bejelentett tervek szerint az orosz fuvarozók versenyképessége összességében jelentős mértékben javulni fog a nemzetközi kereskedelmi, környezetvédelmi és szolgáltatásnyújtási előírások bevezetésével és a piac fokozatos liberalizálásával.

A belföldi légi közlekedési piac liberalizációjának felgyorsítására vonatkozó elhatározás mögött elsősorban az utasforgalom elmúlt években bekövetkezett növekedése áll. A belföldi piac liberalizációja 2002-ben, a meglévő kvótarendszer eltörlésével kezdődött meg. Az orosz kormány további kvótaeltörlést tervez, amelynek következtében gyorsan megvalósul a belföldi légi közlekedési piac liberalizációja.

---

<sup>5</sup> Forrás: OAG.

A kormányzati célok között szerepel mind belföldi, mind nemzetközi viszonylatban a stratégiai partnerkapcsolatok kialakítása, ami hozzájárulhat az orosz fuvarozók versenyre való felkészítéséhez. Ettől függetlenül az orosz légitársaságok között a bel- és külföldi útvonalakon egyaránt tapasztalható verseny nyomása valószínűleg önmagában is jelentős változásokat idéz elő az orosz légi közlekedési ágazatban a következő évek folyamán. A jövőbeni fejlődés egyik első jele, hogy 2004. május 24-én az Aeroflot aláírt egy egyetértési nyilatkozatot, amely előkészíti a terepet az orosz légitársaság számára a *SkyTeam* szövetségben való részvételhez. Nemrégiben bejelentéseket tettek az Aeroflot privatizációját illetően is.

### **2.3. Az infrastruktúra modernizálása**

A legtöbb orosz repülőtér átépítésre és korszerűsítésre szorul. Az orosz kormány által elfogadott közlekedési stratégia előírja a repülőtér-privatizációk folytatását és a teljes országra kiterjedő repülőtér-hálózat „optimalizálását”. A repülőterek működésének javítása kritikus jelentőségű az oroszországi polgári repülési ágazat sikeres fejlesztése szempontjából. A 2004 nyarán bekövetkezett drámai terrorcselekmények óta egyre nagyobb szerepet játszanak a biztonsági kérdések és eljárások. Ennek nyomán elkészült az új közlekedésbiztonsági törvény tervezete.

Az orosz kormány bejelentése szerint a belföldi légi közlekedési ágazat mélyreható reformjaival párhuzamosan a repülőgépgyártásban is szerkezetátalakítást terveznek.

Az orosz légitársaságok növekedésének ma alapvetően kizárólag a hatékony és korszerű repülőgépek hiánya szab határt. Becslések szerint a légitársaságok a következő öt év során előregedő repülőgépparkjuk harmadát kényszerülnek lecserélni (a forgalomban álló repülőgépek mintegy 95 %-át 1960 és 1980 között tervezték). A forgalomban álló repülőgépek közül 1 600 nem felel meg az ICAO hatályos zajvédelmi előírásainak.

Oroszország hagyományosan jelentős méretű repülőgépiparral rendelkezik. Az ágazat mintegy 300 vállalata, kutatási és szakértői intézménye ma körülbelül 500 000 főt foglalkoztat. Ugyanakkor égető szükség van a befektetésekre, a korszerűsítésre és a szerkezetátalakításra.

A jelek szerint ez a folyamat az Orosz Légi Közlekedési és Űrhajózási Ügynökség (Roszaviakozmosz) által előterjesztett javaslatokat követően, az új orosz közlekedési stratégia keretei között megindult. Az ügynökség gyökeres változtatások bevezetését javasolja: láthatóan az EADS példája nyomán egyetlen nagy repülőgép-ipari konzorcium (OAK – Egyesült Repülőgépgyártók) létrehozását. A konzorcium felett magántőke gyakorolná az ellenőrzést (25,5 %-os kormányzati részvétellel), és célkitűzése 10 %-os részesedés megszerzése a globális légiipari piacon.

### **3. EU–OROSZORSZÁG LÉGI KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATOK: A KÖZÖSSÉGI FELLÉPÉS SZÜKSÉGESSÉGE**

#### **3.1. Jelentős és kölcsönös kereskedelmi érdekek egy növekvő piacon**

Az orosz gazdaság és az országnak az EU-val fennálló kereskedelmi kapcsolatai szempontjából alapvető fontosságú, hogy legyenek fejlett légi közlekedési kapcsolatok az EU és a legfontosabb nemzetközi repülési célpontok felé.

Az orosz nemzetközi utasforgalom javarészt európai célállomásokra összpontosul. 2002-ben 4,3 millió utas utazott Oroszország és Nyugat-Európa között és 1 millió Oroszország és Közép- és Kelet-Európa között. A teljes orosz utasforgalom mintegy 75 %-a irányul európai célállomások felé, és az előrejelzések szerint ez a szám 2007-ig évente 5,8 %-kal növekszik.<sup>6</sup>

Az EU és Oroszország között a légi forgalom az elmúlt tíz évben jelentősen megnövekedett. Az EU tagállamaiból Oroszországba irányuló heti járatsűrűség 1992 és 2003 között 279-ről 465-re nőtt, miközben az EU és Oroszország viszonylatában a foglalható férőhelyek száma ugyanebben az időszakban 44 880-ról 65 663-ra növekedett. Az orosz piacban rejlő növekedési lehetőségek közismertek.

Az EU–Oroszország légi forgalomban legnagyobb részesedéssel az Oroszország és Németország közötti forgalom rendelkezik (az EU–Oroszország járatsűrűség 39 %-a),<sup>7</sup> amelyet Spanyolország (12 %), Franciaország (11 %), az Egyesült Királyság (8,5 %) és Finnország (7 %) követ. Az új tagállamok közül Lengyelország és a Cseh Köztársaság rendelkezik jelentős Oroszországba irányuló forgalommal.

Kínával együtt Oroszország a világ egyik „legtöbbet ígérő” idegenforgalmi piaca. Az Oroszországba érkező turisták száma 2002-ben 7,3 %-kal nőtt (szemben Európa 2,3 %-os adatával). Az európai utazási irodák együttműködést és közös vállalkozásokat alakítottak ki orosz partnereikkel. Az orosz turisták az EU idegenforgalmi iparában is egyre nagyobb jelentőségre tesznek szert. Az orosz turisták világviszonylatban a legtöbbet költő vendégnek számítanak (2002-ben 12 milliárd USA-dollár).<sup>8</sup>

#### **3.2. Az EU tagállamai és Oroszország közötti kétoldalú légiforgalmi kapcsolatok**

##### *3.2.1. Tagolt és korlátozó piaci környezet*

Az Orosz Föderáció a 25 tagállam közül 23-mal írt alá kétoldalú légiszolgáltatási megállapodást, amelyek különösen a kétoldalú forgalom szempontjából fontos közlekedési jogokat és kapcsolódó kérdéseket (jogosult légitársaságok kijelölése, repülési üzembiztonság, tarifák, vámok stb.) szabályoznak. Ez a tagoltság az EU és Oroszország viszonylatában a szükségesnél bonyolultabb keretszabályozást jelent.

---

<sup>6</sup> Forrás: IATA.

<sup>7</sup> Németország számít Oroszország legnagyobb légiforgalmi célországának. A Lufthansa, az Aeroflot, a Pulkovo és az Air Sibir egyenként több mint heti 100 járatot üzemeltet az Orosz Föderáció és Németország között.

<sup>8</sup> Forrás: Turisztikai Világszervezet (WTO): *Tourism highlights 2003*.

A tagállamoknak Oroszországgal hatályban lévő kétoldalú légiszolgáltatási megállapodásai ezenfelül általában erőteljesen szabályozzák a piacra jutást, és pedig nem csupán a jogosult légitársaságok és a kiszolgálható pontok kijelölésén keresztül, hanem a jogosult légitársaságok által fenntartható járatsűrűség vagy férőhelyszám korlátozásával is.

A „nyitott égbolt”-ügyekben az Európai Bizottság által hozott ítéletekben kimutatott jogellenes gyakorlat mellett az európai versenyjogban is vannak olyan jogi kérdések, amelyekre megoldást kell találni egy jövőbeni EU–Oroszország légi közlekedési megállapodásban.

### 3.2.2. *Felhők az égen: a legfontosabb megoldatlan kérdések*

#### 3.2.2.1. Szibériai átrepülés

Az Oroszország légterében haladó uniós légitársaságok különleges jogdíjat fizetnek orosz versenytársuk, az Aeroflot javára, amely nem kapcsolódik a repülésirányítási szolgáltatások szokásos díjaihoz. Ezek a díjak, amelyeket Oroszország a tagállamokkal fennálló kétoldalú megállapodások értelmében az uniós légitársaságok és az Aeroflot által kötelezően kötendő kereskedelmi megállapodásokon keresztül érvényesít, az átrepülés szempontjából elfogadhatatlan terhet jelentenek, ellentmondanak a nemzetközi gyakorlatnak, és összeegyeztethetetlenek tekinthetők a nemzetközi joggal, különösen az 1944-es Chicagói Egyezmény 15. cikkével. Becslések szerint 2003-ban ezek a díjak összességében mintegy 250 millió eurós többletköltséget jelentettek az európai légitársaságok számára. Oroszországon kívül sehol a világon nem kell hasonló díjat fizetni. Ezeket a díjakat továbbá nem átlátható módon, és Oroszország nem minden kereskedelmi partnerével szemben alkalmazzák. A Szibéria feletti átrepülés alapvető érdeke az uniós légitársaságoknak, ha kereskedelmileg életképes módon jelen akarnak lenni a Távols-Kelet, különösen Kína növekvő légiforgalmi piacán. A távols-keleti járatok alapvető fontosságúak az uniós légitársaságok jövedelmezősége szempontjából.

A Nyugat-Európa és a Távols-Kelet között forgalmat bonyolító legtöbb uniós teherfuvarozó azzal kerüli meg az átrepülési díj kifizetését, hogy körberrepüli az orosz légteret. Az orosz teherfuvarozók, különösen pedig az Aeroflot ezért jelentős előnnyel rendelkeznek a Nyugat-Európa és a Távols-Kelet között, Oroszország légterén keresztül történő teherfuvarozási szolgáltatásokban.

#### 3.2.2.2. Környezetvédelmi és üzembiztonsági előírások

Az orosz légitársaságok továbbra is jelentős számban tartanak fenn öreg repülőgépeket, amelyek nem felelnek meg az európai környezetvédelmi (zajvédelmi) és üzembiztonsági előírásoknak. Ez a probléma továbbra is gátolja az EU és Oroszország légiforgalmi kapcsolatait, ezért átfogó módon, uniós szinten kell foglalkozni vele.

## 4. A KÖZÖSSÉGI FELLÉPÉS ELŐNYEI AZ EU–OROSZORSZÁG LÉGIFORGALMI KAPCSOLATOKBAN

### 4.1. Általános gazdasági előnyök

Az EU és az Orosz Föderáció légi közlekedési és repülőgép-gyártási ágazata alapvető összetevőjét képezi gazdasági együttműködésünknek, és hozzájárul állampolgáraink mobilitásához és az ipari fejlődéshez. Az Orosz Föderáció és az EU közötti légiforgalmi kapcsolatok jelentősége tovább növekedett az EU bővítésével, és az EU-25 piaci és az Orosz Föderáció közötti forgalom jelentős mértékben megnövekedett.

Az elmúlt mintegy tíz évben az EU kialakította a légi közlekedés valóban egységes európai piacát. Az utasok élvezik a nagyobb választék és az alacsonyabb jegyárak előnyeit, különösen az alacsony költséggel dolgozó fuvarozók megjelenése óta. Az EU közös előírások kidolgozásán is munkálkodik a biztonság, az üzembiztonság és az egységes égbolt repülésirányítási rendszere terén.

A belső piacon rejlő lehetőségek azonban nem aknázhatók ki teljes mértékben mindaddig, amíg a Közösség nem egyetlen, összehangolt egységként lép fel a harmadik országokkal fenntartott légi közlekedési kapcsolataiban mindenkor, ha az ilyen összehangolt fellépés az európai légi közlekedési ágazat és az utasok érdekeit szolgálhatja. Egy, a Bizottság megbízásából nemrégiben összeállított tanulmány szerint az EU és Oroszország viszonylatában a teljes mértékben nyitott piac a légi közlekedésben keletkező új munkahelyeknek, a turisták és az utasok költsékezésének és a szélesebb értelemben vett légi közlekedési ágazatot támogató szolgáltatásoknak köszönhetően akár évi 680 millió eurós hasznot is hozhat a két fél számára.

A légi közlekedési megállapodás alapján létrejövő szorosabb EU–Oroszország légi közlekedési kapcsolatok elősegíthetik az orosz polgári repülés beilleszkedését a világméretű szövetségek meglévő hálózatába.

Az európai és az orosz repülőgépipar közötti kapcsolatok szorosabbá tétele és az ipari együttműködés megerősítése prioritásként szerepel az EU–Oroszország közös gazdasági terület kialakításának menetrendjében. Az együttműködés megerősítése a Közösség és Oroszország közötti légi közlekedési megállapodásról folytatandó tárgyalások általános keretei közé is beilleszthető, és ez új piaci lehetőségeket jelentene, ami jelentős gazdasági előnyökkel járna.

Ugyancsak figyelembe kell venni a szibériai átrepülési díjak fokozatos megszüntetése következtében az európai légitársaságok által elérhető hatalmas (körülbelül évi 250 millió dolláros) kiadáscsökkentést, valamint a liberális, az Oroszország légterében a Távol-Keletre irányuló szolgáltatások bővítésének lehetőségét elősegítő környezet jótékony hatását.

A piacok megnyitását és integrálását kiegyensúlyozott módon kell elvégezni, figyelembe véve más fontos politikai célkitűzéseket is annak érdekében, hogy elkerülhetők legyenek az akár a versenyre, akár a környezetvédelemre és a fenntartható fejlődésre, akár más területekre gyakorolt potenciális negatív következmények.



#### **4.2. Közlekedési jogok: új lehetőségek kialakítása, az égbolt megnyitása**

A közlekedési jogok tekintetében, mint fentebb már említettük, a jelenlegi környezet erőteljesen korlátozza a jogosult légitársaságok kijelölését, a járatsűrűséget, a kapacitásokat és az útvonalakat. Ez a növekvő kereslet ellenére gátolja a légi közlekedési szolgáltatások bővülését. A megállapodás ennek megfelelően arra törekszik, hogy figyelembe vegye a két légi közlekedési piac fokozatos megnyitását, és ezáltal serkentse a beruházásokat és a versenyt, és hozzájáruljon az utas- és teherforgalmi szolgáltatások fejlesztéséhez.

A jelenlegi piaci és szabályozási feltételek olyanok, hogy a nyitott légi közlekedési terület létrehozása, bár hosszú távú cél marad, valószínűleg nem tekinthető reális közvetlen célkitűzésnek. Ezt a célt leghatékonyabban szakaszonként, a zökkenőmentes és kiegyensúlyozott átmenet biztosításával lehet elérni

#### **4.3. A közösségi jognak való megfelelés biztosítása**

Az Európai Bíróság (EB) 2002. november 5-i ítéleteiben kialakított ítélkezési gyakorlattal összhangban a tagállamok között fennálló kétoldalú légiszolgáltatási megállapodásokat a közösségi joggal ellentétesnek kell tekinteni abban a tekintetben, hogy olyan kijelölési rendelkezéseket tartalmaznak, amelyek megkülönböztetést valósítanak meg más tagállamok fuvarozóival szemben, illetőleg olyan további rendelkezéseket tartalmaznak, amelyek összeütközésben vannak a kizárólagos közösségi hatáskörrel. Ha e megállapodásokat haladéktalanul nem módosítják vagy nem kötnek helyettük újat oly módon, hogy rendelkezései megfeleljenek a közösségi jognak, akkor az érintett tagállamok kötelesek őket felmondani. A helyzet megfosztja az EU és az Orosz Föderáció között járatokat üzemeltető légitársaságokat az egyébként elengedhetetlen jobbiztonságtól, és kockáztatja a két fél közötti légi közlekedési kapcsolatok jövőbeni fejlődését.

A tagállamok és az Orosz Föderáció közötti kétoldalú tárgyalások mindeddig nem vezettek el a hatályos megállapodások és a közösségi jog közötti szükséges összhanghoz.

A Közösség és az Orosz Föderáció között létrehozandó átfogó légi közlekedési megállapodás egyik kulcsfontosságú célja ezért az, hogy megoldást találjon az Oroszország és a tagállamok közötti kétoldalú megállapodásokkal kapcsolatban fennálló jogi problémákra.

#### **4.4. Szibériai átrepülések: a fokozatos megszüntetés megvalósítása 2013-ig**

Az átfogó EK–Oroszország légi közlekedési megállapodásnak átmeneti időszakot kell meghatároznia a szibériai átrepülési díjak jelenlegi rendszerének legkésőbb 2013-ig történő korszerűsítésére, és gondoskodnia kell arról, hogy az átmeneti időszak után alkalmazandó díjazás átlátható és költségalapú legyen, és ne eredményezze egyes szereplők hátrányos megkülönböztetését.

1997-ben a Tanács üdvözölte a Bizottság kezdeményezését az Orosz Föderációval e tárgyban folytatandó közvetlen egyeztetés megkezdésére.

A Közösség megmutatta erejét az Oroszországgal folytatott tárgyalások során, amelyek végül 2004. május 21-én érték el tetőpontjukat, amikor az orosz kormány az ország WTO-csatlakozásával kapcsolatos tárgyalásokkal összefüggésben vállalta a szibériai átrepülési díjak jelenleg érvényben lévő nem kereskedelmi alkotóelemeinek felszámolását és a költségalapú, átlátható és diszkriminációmentes rendszer 2013-ig történő bevezetését. Megállapodás született abban is, hogy a 2013-ig tartó átmeneti időszak során az átrepülési díjak fokozatos megszüntetésének mikéntjét az Oroszország és az EU között az átfogó légi közlekedési megállapodásra irányuló tárgyalások szabta keretek között kell kialakítani. Ezek a tárgyalások nyújtják a legkedvezőbb feltételeket, amelyek mellett az EK és Oroszország megállapodhat a további teendőkről. Az uniós légitársaságok e díjak felszámolása nyomán jelentős gazdasági előnnyel számolhatnak, különösen a sokat ígérő, gyorsan fejlődő távolkeleti piacokra irányuló légi forgalom fejlesztése révén.

Ha a kérdésben nehéznek bizonyul előrelépni, akkor párhuzamosan más típusú, különösen az ICAO égisze alatt és a Chicagói Egyezmény 15. cikkének alkalmazásán keresztül történő fellépésre is sor kerülhet.

#### **4.5. Szorosabb piacintegráció: biztonsági, üzembiztonsági és környezetvédelmi előírások**

Az orosz belföldi légiforgalmi piac liberalizációjára építve az orosz kormány kifejezte készségét az EK-val a szabályozás kérdéseiről folytatandó párbeszédre. Erre a szabályozás terén nyújtott, az EK által saját liberalizált szabályozó rendszere kapcsán szerzett tapasztalatokon alapuló technikai segítségnyújtás keretei között, vagy akár a légiforgalmi jogszabályok közelítésén keresztül kerülhet sor. Ezáltal egységesebb szabályozó környezet és fokozottabb jogbiztonság érhető el, ami nyilvánvaló érdeke a Közösségnek, illetőleg az iparág azon szereplőinek, amelyek bővíteni szeretnék oroszországi szolgáltatásaikat, és szorosabb kereskedelmi kapcsolatokat kívánnak kialakítani az orosz vállalatokkal.

Kiemelten fontos a szigorú légiforgalmi biztonsági és üzembiztonsági szabályozás kialakítása, amelynek révén elérhető, hogy a piacok megnyitását megfelelő szintű integráció és a szabályozó környezet kellő konvergenciája kísérje. A megállapodás olyan szoros együttműködés létrehozására törekedhet, amely biztosítja, hogy a kialakítandó szabályozás – a Közösség területén érvényes vagy megvalósuló eljárások, előírások és fejlődés teljes mértékű figyelembevételével – megfeleljen a legmagasabb szintű nemzetközi biztonsági előírásoknak. A megállapodásban kialakíthatók továbbá a biztonsági együttműködés közös mechanizmusai és eljárásai.

Az EU és Oroszország között a megállapodással kialakítandó légi közlekedési kapcsolatokkal összefüggésben szükség szerint lehetőség nyílhat a minősítési előírások összehangolására, aminek alapján szorosabb együttműködésre lesz mód az Államközi Repülési Bizottság (IAC) és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) között. A két testület 2004 júliusában munkamegállapodást kötött.

A környezetvédelmi kérdések tekintetében a megállapodás olyan konzultációs keretrendszer kialakítását teszi lehetővé az EK és az Orosz Föderáció között, amely egyebek mellett elősegíti az oroszországi környezetvédelmi előírások fejlesztését, különösen a repülőgépek által keltett zaj vonatkozásában. A megállapodásnak emellett törekednie kell annak a rugalmasságnak a fenntartására, amelyet az EU a

légi forgalom éghajlatváltozásra és más környezeti problémákra gyakorolt hatásának csökkentésére irányuló intézkedésekkel összefüggésben élvez.

#### **4.6. Ipari együttműködés: a kölcsönös erősségek és igények kiaknázása a repülőgépiparban**

Az uniós repülőgépipar kifejezetten érdekelt az orosz partnervállalatokkal és kutatási központokkal folytatandó együttműködés kialakításában. Uniós és orosz vállalatok részvételével máris több közös tevékenység van folyamatban többek között a tervezés, a gyártás, a képzés és az üzembiztonsági minősítés terén. Az Airbus az orosz Kaszkol vállalattal együttműködve 2003-ban szakértői központot hozott létre (ECAR – Airbus Oroszországi Szakértői Központ). Az uniós ipar részt vesz több olyan orosz fejlesztési projektben is, amely új, környezetbarátabb repülőgépek (például a TU 204 vagy az RRJ – *Russian Regional Jet*) kifejlesztésére irányul. A megállapodás új keretet szolgáltat az Oroszország és az EU között fennálló légi közlekedési kapcsolatok számára, amelyek égisze alatt előmozdítható az ipari együttműködés. Ez az együttműködés támogathatja az orosz repülőgépipar folyamatban lévő szerkezetátalakítását és korszerűsítését kísérő, közös kezdeményezésű repülési és kutatási projektek létrehozását. Ennek keretében közös (biztonsági, üzembiztonsági és környezetvédelmi) előírások kidolgozására és a kapcsolódó kutatási tevékenységekre, képzési programokra, valamint az orosz repülésirányítási rendszer és repülőtéri infrastruktúra korszerűsítésének támogatására nyílna lehetőség.

### **5. KÖVETKEZTETÉSEK**

Ez a közlemény bemutatja azokat a háttér-információkat és érveket, amelyek megalapozzák a Közösség és az Orosz Föderáció között létrehozandó, a két fél számára világos, következetes, a légi közlekedési kapcsolatukat a következő évekre meghatározó keretrendszer kialakítását lehetővé tévő átfogó légi közlekedési megállapodás szükségességét.

E keretrendszer célja többek között a két fél piaci lehetőségeinek javítása, a közösségi jognak való megfelelés biztosítása, a szibériai átrepülési díjak fokozatos megszüntetésének megvalósítása, a légi forgalomra vonatkozó jogszabályok szükség szerinti közelítésének elősegítése, a biztonsági, üzembiztonsági és környezetvédelmi előírások kidolgozásában történő együttműködés közös mechanizmusainak kialakítása, valamint az ipari együttműködés előmozdítása. Mindemellett jelentős gazdasági haszonnal is jár.

A jelenlegi helyzet, amelyben a Közösség helyett a tagállamok önállóan tárgyalnak a harmadik országokkal a légiforgalmi jogokról és a piacra jutási feltétekről, nyilvánvalóan hátrányt jelent. Amíg a tagállamok kétoldalú alapon tárgyalnak Oroszországgal, addig sokkal nehezebb elérni mindazokat a piacra jutással és az integrációval járó előnyöket, amelyekre a szabályozási, műszaki és ipari együttműködésen túl a Közösség törekszik.