



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 14.3.2005
KOM(2005) 77 galutinis

KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

**Ryšių su Rusijos Federacija oro transporto srityje
vystymo programa**

1. ĮVADAS IR SANTRAUKA

Bendra ryšių tarp ES ir Rusijos Federacijos, strateginių partnerių ir kaimynų, svarba, taip pat mūsų atitinkamai aviacijos ir aeronautikos sektorių reikšmė yra svarbūs argumentai deryboms dėl naujos programos mūsų ryšių aviacijos srityje organizavimui.

Kartu su šiuo komunikatu, Komisija rekomenduoja, kad Taryba leistų Komisijai Europos Bendrijos vardu derėtis su Rusijos Federacija dėl visaapimančios oro transporto sutarties. Ši iniciatyva remiasi Komisijos vaidmens pokyčiais tarptautiniuose santykiuose aviacijos srityje, įvykusiais po 2002 m. lapkričio 5 d. Teisingumo Teismo sprendimų „Atviros oro erdvės“, kurios išvados suteikia Komisijai išskirtinę kompetenciją svarbiais aspektais užsienio politikos aviacijos srityje ir Komisijos Baltosios knygos „*Europos transporto politika 2010 m.: laikas apsispręsti*“¹, kuri pabrėžia būtinybę Sąjungai vieningai kalbėti pasaulinėje arenoje ginant savo pramoninius, socialinius ir aplinkos apsaugos interesus, byloje.

Po šių sprendimų Komisija nurodė, kad ji planuoja pateikti Tarybos sprendimų pasiūlymus, leidžiančius pradėti daug oro transporto srities klausimų apimančias derybas su kai kuriomis strateginės reikšmės trečiosiomis šalimis.

Dėl svarbių ekonominių ir politinių priežasčių yra aišku, kad Bendrija turėtų nustatyti nuoseklią politiką aviacijos srityje su savo pagrindiniais ekonominiais partneriais, ypač su Rusija, su kuria ES plėtoja glaudžią ekonominę ir politinę partnerystę, paremtą partnerystės ir bendradarbiavimo sutartimi² ir keturiomis „bendromis erdvėmis“, ypač Bendra ekonomine erdve, dėl kurių buvo sutarta 2003 m. gegužės mėn. ES ir Rusijos vadovų susitikimo Sankt Peterburge metu.

ES ir Rusijos partnerystė sustiprėjo po dešimties naujų valstybių narių, iš kurių aštuonios anksčiau ekonomiškai ir politiškai labai glaudžiai buvo susijusios su Rusija, priėmimo į ES gegužės 1 d. ES yra pagrindinė Rusijos prekybos partnerė (daugiau nei 50% bendros Rusijos prekybos); Rusija yra penktoji ES prekybos partnerė (po Jungtinių Valstijų, Šveicarijos, Kinijos ir Japonijos), prekyba su ja sudaro 5% bendros ES prekybos. Rusija yra antroji pagal svarbą naujų dešimties ES valstybių narių prekybos partnerė.

Transporto sistemų integracija yra išankstinė vaisingo bendradarbiavimo sąlyga. Aviacija yra ypač dinamiškas transporto sektorius; yra būtina užtikrinti susisiekimą su Europos Sąjunga ir jos kaimynais, ypač su Rusijos Federacija. Taigi aviacijos politikos su Rusija sukūrimas yra svarbus bendros partnerystės, kurią ES dabar plėtoja su savo didžiausiu Rytų kaimynu, tikslas.

Rusija žada geras perspektyvas Europos oro kompanijų, orlaivių gamintojų ir paslaugų teikėjų augimui. Tarptautinis Rusijos keleivių srautas daugiausia koncentruotas į Europą. Maždaug 75% viso Rusijos keleivių srauto nukreipta į

¹ KOM (2001) 370

² 43 PBS straipsnis leidžia sudaryti specialias transporto sutartis, kurių tikslas – pagerinti abipusio patekimo į rinką ir paslaugų sąlygas

Europą, šis srautas iki 2007 m. turėtų augti 5,8%³ per metus. Europos Sąjungai Rusija yra ketvirtoji pagal dydį užsienio rinka aviacijos srityje⁴.

Rusijos aviacijos rinka nuo seno pasižymi suvaržymais. Patekimas į rinką yra smarkiai apribotas, valstybės vaidmuo aviacijos pramonėje tebėra svarbus ir įtakingas. Vis dėlto, susidūrusi su padidėjusia paklausa ir užsienio valstybių konkurencija, Rusijos vyriausybė pradėjo svarbias šio sektoriaus reformas, susijusias su laipsniška vidaus rinkos liberalizacija ir su nacionalinės oro kompanijos privatizavimu, kad būtų padidintas konkurencingumas, pritrauktos investicijos bei skatinamas sektoriaus stiprinimas.

ES ir Rusijos santykiai šioje srityje pasižymėjo ginčais dėl mokesčių už skrydžius virš Sibiro ir dėl Rusijos problemų, susijusių su ES triukšmingumo ir saugumo normomis. Skrydžių virš Sibiro klausimas Europos oro vežėjams turi didžiulę reikšmę, nes tai susiję su susisiekimo paslaugomis tarp Europos ir pelningų bei besiplečiančių Tolimųjų Rytų, ypač Kinijos, rinkų. Šie sunkumai trukdė konstruktyvaus ir stiprėjančio bendradarbiavimo galimybėms svarbiose abipusių interesų (pvz., aviacijos saugumo) srityse.

Šiandien šie santykiai yra padriki, ypač skrydžių teisių ir Bendrijos vežėjams atsivėrusių rinkos galimybių srityse. Atskirai veikdamos, valstybės narės negalėjo sudaryti nei suderinamų su Bendrijos teise dvišalių sutarčių, nei išspręsti pagrindinių problemų, kaip skrydžių virš Sibiro apmokėjimo klausimas, nei pasiekti matomos pažangos patekimo į rinką srityje. Skirtingi požiūriai į saugumą ir triukšmingumą yra nuolatinis potencialaus nesutarimo su aviacija susijusiuose santykiuose šaltinis.

Bendros ES ir Rusijos sutarties oro transporto srityje tikslas būtų plėsti ryšius aviacijos srityje ir įsteigti programą, pagal kurią ir pramonė, ir vartotojai galėtų pasinaudoti geresnėmis rinkos sąlygomis, stabilia ir nuoseklia teisine abiejų rinkų aplinka ir mechanizmais, leidžiančiais išvengti nesutarimų arba juos efektyviai spręsti.

2. RUSIJOS POLITIKOS CIVILINĖS AVIACIJOS SRITYJE TENDENCIJOS: MODERNIZACIJA, STIPRINIMAS IR LIBERALIZACIJA

2.1. Auganti ir besivystanti rinka

Rusijoje oro transportas yra viena iš dinamiškiausių transporto rūšių. Civilinė aviacija yra svarbus Rusijos ekonomikos sektorius, kuriame dirba 223 000 žmonių. Rusijos Transporto ministerijos duomenimis, 2003 m. keleivių pervežimas oro transportu išaugo 9,9%, krovinių pervežimas – 2,7 %.

Nors Rusijos oro transporto rinka greitai vystosi, kai kuriais atžvilgiais ji tebėra sustingusi ir turi stiprų augimo potencialą tiek keleivių, tiek krovinių pervežimo sektoriuje. IATA duomenimis, 2003–2007 metais Rusijos civilinės aviacijos rinkos metinis augimo procentas bus 5,8% ir pralenks seniausias Vakarų Europos bei Jungtinių Valstijų rinkas.

³ Šaltinis: IATA

⁴ Šaltinis: Europos Komisija: duomenys apie vietas, 2004

Vien tik keturios komercinės oro linijų bendrovės („Aeroflot“, „Sibir“, „Pulkovo“ ir „UT Air“) per metus perveža daugiau kaip milijoną keleivių. „Aeroflot“ yra tarptautinių pervežimų lyderis, tačiau susiduria su konkurencija vidaus rinkoje („Sibir“ užima pirmąją keleivių pervežimo vietą vidaus rinkoje). ES ir Rusijos rinkoje „Aeroflot“ pagal keleivių vietų skaičių užima 37,7%, „Lufthansa“ užima 2-ąją vietą (12,6%)⁵.

2.2. Nauja oro transporto strategija: privatizacija ir liberalizacija

2003 m. spalio mėn Rusijos vyriausybė paskelbė savo naująją „Rusijos Federacijos transporto strategiją“.

Vienas pagrindinių Rusijos vyriausybės tikslų oro transporto srityje yra vystyti vidaus oro transportą iš esmės jį restruktūrizuojant, kad padidėtų paslaugų efektyvumas ir kokybė. Šiuo metu Rusijoje yra 215 įregistruotų oro linijų bendrovių (2000 metais jų buvo 267), iš kurių 55 priklauso valstybei; augant konkurencijai, įvedant griežtesnę vyriausybės licenzijų tvarką ir sugriežtinant saugos reikalavimus, šis skaičius ateinančiais metais turėtų mažėti.

Rusijos vyriausybė paskelbė planus, kurių tikslas yra žymiai pagerinti bendrą Rusijos vežėjų konkurencingumą prisitaikant prie tarptautinių prekybos, aplinkos ir paslaugų standartų ir liberalizuoti rinką.

Keleivių skaičiaus augimas per pastaruosius metus buvo pagrindinis veiksnys, paskatinęs oro transporto vidaus rinkos liberalizacijos strategiją. Ši vidaus rinkos liberalizacija prasidėjo 2002 m., kai buvo panaikintos kvotos. Rusijos vyriausybė planuoja panaikinti likusias kvotas ir taip greičiau pereiti prie visiškos vidaus oro transporto liberalizacijos.

Vyriausybės tikslas yra skatinti strategines sąjungas vidiniame ir tarptautiniame lygmenyje ir taip prisidėti prie Rusijos vežėjų paruošimo konkurencijai. Konkurencija tarp Rusijos oro linijų bendrovių vidaus ir tarptautiniuose maršrutuose ateinančiais metais turėtų paskatinti svarbius Rusijos oro transporto sektoriaus pokyčius. 2004 m. gegužės 24 d. „Aeroflot“ pasirašytas Susitarimo memorandumas, kuris leis Rusijos oro linijų bendrovei prisijungti prie *Sky Team* sąjungos, buvo būsimųjų pokyčių ženklas. Taip pat buvo pranešta apie „Aeroflot“ privatizavimo galimybę.

2.3. Infrastruktūros modernizavimas

Daugumą Rusijos oro uostų reikia atnaujinti ir modernizuoti. Rusijos vyriausybės priimta transporto strategija numato tolesnį oro uostų privatizavimą ir šalies oro uostų tinklo „optimizaciją“. Oro uostų funkcionalumo pagerinimas turės lemiamą reikšmę sėkmingam civilinės aviacijos sektoriaus Rusijoje vystymuisi. Po 2004 m. vasaros teroristinių aktų su saugumu susijusių klausimų ir procedūrų vaidmuo išaugo. Buvo parengtas naujas transporto saugumo įstatymas.

Planuodama esminės reformos vidaus aviacijos sektoriuje, Rusijos vyriausybė paskelbė aeronautikos pramonės restruktūrizavimo planus.

⁵ Šaltinis: OAG

Efektyvių ir modernių orlaivių trūkumas šiandien yra pagrindinis veiksnys, trukdantis Rusijos oro linijų bendrovėms augti. Vertinimai rodo, kad per ateinančius penkerius metus oro linijų bendrovės turės pakeisti trečdalį savo senstančio oro laivyno (maždaug 95% naudojamų orlaivių buvo sukurti 1960–1980 metais). Apie 1 600 naudojamų orlaivių neatitinka dabartinių ICAO triukšmo standartų.

Rusija nuo seno turėjo stambią aviacijos pramonę. Maždaug trijuose šimtuose šio sektoriaus įmonių ir inžinerijos bei tyrimų institutų dirba apie 500 000 žmonių. Tačiau šiai pramonei labai reikia investicijų, modernizavimo ir restruktūrizavimo.

Atrodo, kad šis procesas jau prasidėjo, kai pasiūlymus pateikė Rusijos aviacinė kosminė agentūra „Rosaviakosmos“, atsižvelgdama į naująją Rusijos transporto strategiją. Ji siūlo radikalias priemones, kad būtų sukurtas vieningas aviacinės kosminės pramonės konsorciumas (OAK – Vieninga lėktuvų gamyba); atrodo, kad tai daroma sekant EADS pavyzdžiu. Konsorciumą valdytų privatus kapitalas (valstybės dalis jame būtų 25,5%), o jo tikslas būtų užimti 10% pasaulinės aviacijos rinkos.

3. ES IR RUSIJOS RYŠIAI AVIACIJOS SRITYJE – BENDRIJOS METODO POREIKIS

3.1. Didelio abipusio komercinio intereso augančios rinkos

Gerai išvystytas oro susisiekimas su Europos Sąjunga ir pagrindiniai tarptautiniai maršrutai yra Rusijos ekonomikos vystymosi ir jos prekybinių ryšių su ES pagrindas.

Tarptautinis Rusijos keleivių srautas smarkiai koncentruotas į Europos miestus. 2002 m. tarp Rusijos ir Vakarų Europos keliavo 4,3 mln. keleivių; 1 mln. keleivių keliavo tarp Rusijos ir Centrinės bei Rytų Europos. Maždaug 75% viso Rusijos keleivių srauto nukreipta į Europą, šis srautas turėtų augti 5,8% per metus iki 2007 m.⁶

Oro eismo srautas tarp ES ir Rusijos per dešimt pastarųjų metų smarkiai išaugo. Savaitinis skrydžių dažnumas tarp ES valstybių narių ir Rusijos išaugo nuo 279 1992 m. iki 465 2003 m., o oro eismo ES–Rusija keleivių vietų skaičius išaugo nuo 44 880 1992 m. iki 65 663 2003 m. Rusijos rinkos augimo potencialas yra plačiai pripažintas.

Didžiausia ES–Rusijos oro eismo dalis yra tarp Rusijos ir Vokietijos (39% ES skrydžių į Rusiją dažnumas)⁷, po to eina susisiekimas su Ispanija (12%), Prancūzija (11%), Jungtine Karalyste (8,5%) ir Suomija (7%). Iš naujųjų valstybių narių, intensyvus oro susisiekimas vyksta tarp Rusijos Federacijos ir Lenkijos bei Čekijos.

Kartu su Kinija, Rusija yra viena iš didžiausių „didelio potencialo“ turistinių rinkų pasaulyje. Bendras turistų skaičius į Rusijos Federaciją 2002 m. išaugo 7,3% (Europos vidurkis yra 2,3%). Europos kelionių kompanijos pradėjo bendradarbiauti ir steigti bendras įmones su Rusijos kelionių kompanijomis. Rusijos turizmo reikšmė

⁶ Šaltinis: IATA

⁷ Vokietija yra didžiausia atskira Rusijos tarptautinė aviacijos rinka. Kiekvienai iš šių oro linijų bendrovių „Lufthansa“, „Aeroflot“, „Pulkovo“ ir „Air Sibir“ tenka daugiau nei 100 savaitinių skrydžių tarp Rusijos Federacijos ir Vokietijos.

ES turizmo pramonei auga. Rusijos turistai yra vieni išlaidžiausių tarptautinio turizmo turistų (12 mlrd. USD 2002 m.)⁸.

3.2. Dvišaliai santykiai aviacijos srityje tarp ES valstybių narių ir Rusijos

3.2.1. Suvaržyta ir suskaidyta rinka

Rusijos Federacija yra pasirašiusi dvišalius oro paslaugų teikimo susitarimus su 23 valstybėmis narėmis iš 25; šie susitarimai apibrėžia oro eismo teises ir dvišalės svarbos klausimus (oro linijų bendrovių skyrimas, aviacijos sauga, tarifai, muitinės ir t. t.). Toks susiskaidymas apsunkina reguliavimo sistemą, taikomą oro paslaugų teikimui tarp ES ir Rusijos.

Be to, dvišaliai valstybių narių susitarimai su Rusija dažnai stipriai reguliuoja patekimą į rinką, ne tik apribodami oro linijų bendrovių skaičių ar skraidymo maršrutus, bet ir šių oro linijų bendrovių skrydžių dažnumą ir pajėgumą.

Be šių Teisingumo Teismo sprendimuose „Atviros oro erdvės“ byloje nustatytų nevienodumų, taip pat iškyla Europos konkurencijos teisės teisinės problemos, kurios bus spęstinos būsimojo ES ir Rusijos oro transporto susitarimo kontekste.

3.2.2. Debesuotas dangus – pagrindiniai neišspręsti klausimai

3.2.2.1. Skrydžiai virš Sibiro

Virš Rusijos teritorijos vykdančios skrydžius ES oro linijų bendrovės privalo mokėti specialų mokestį savo rusiškajam konkurentui „Aeroflot“. Šis mokestis nesusijęs su įprastais oro kontrolės paslaugų mokesčiais. Šie mokesčiai, kuriuos Rusija nustato dvišaliuose susitarimuose su valstybėmis narėmis pagal privalomus komercinius susitarimus tarp ES oro linijų bendrovių ir „Aeroflot“, yra nepriimtinas tranzito apmokestinimas, prieštaraujantis bendrai praktikai ir yra nesuderinamas su tarptautine teise, įskaitant 1944 m. Čikagos konvencijos 15 straipsnį. 2003 m. šie Europos oro linijų bendrovių sumokėti mokesčiai sudarė 250 mln. EUR. Rusija yra vienintelė pasaulio šalis, nustačiusi tokius mokesčius. Be to, būdas, kuriuo šie mokesčiai surenkami, nėra nei skaidrus, nei taikomas visiems Rusijos prekybos partneriams. Sibiro tranzitas ES oro linijų bendrovėms yra būtinas, norint užsitikrinti komerciškai gyvybingą patekimą į augančią Tolimųjų Rytų aviacijos rinką, įskaitant Kiniją. Oro susisiekimas su Tolimaisiais Rytais yra būtinas ekonominiam ES oro linijų bendrovių rentabilumui.

Dauguma ES vežėjų, gabenančių krovinius tarp Vakarų Europos ir Tolimųjų Rytų, vengia mokėti mokesčius ir aplenkia Rusijos teritoriją. Tokiu būdu Rusijos krovinių vežėjai, ypač „Aeroflot“, turi didelį privalumą, nes teikia krovinių pervežimo paslaugas iš Vakarų Europos į Tolimuosius Rytus tiesiai per Rusiją.

3.2.2.2. Aplinkos apsaugos ir saugumo standartai

Rusijos oro linijų bendrovės vis dar naudoja daug pasenusių orlaivių, kurie neatitinka tarptautinių ir europinių aplinkos (lėktuvų keliamo triukšmo) ir saugumo standartų.

⁸ Šaltinis: Pasaulinė turizmo organizacija (PTO), Ryškiausi turizmo įvykiai 2003

Tai yra kliūtis santykių aviacijos srityje tarp ES ir Rusijos gerinimui, kurią reikia pašalinti bendromis ES lygio priemonėmis.

4. BENDRIJOS METODO ES IR RUSIJOS RYŠIAMS AVIACIJOS SRITYJE NAUDA

4.1. Bendra ekonominė nauda

ES ir Rusijos aviacijos ir aeronautikos pramonės yra pagrindiniai mūsų ekonominio bendradarbiavimo, prisidedančio prie mūsų piliečių judėjimo laisvės ir prie gamybos vystymosi, dėmenys. Rusijos Federacijos ir ES santykių aviacijos srityje svarba išaugo po ES plėtros; taip pat išaugo ir judėjimas tarp 25 ES valstybių narių ir Rusijos Federacijos rinkų.

Per pastarąjį dešimtmetį ES išvystė tikrai vieningą oro transporto rinką Europoje. Vartotojai turi platesnį pasirinkimą, jiems siūlomos mažesnės kainos, ypač atsiradus naujoms pigių skrydžių oro linijų bendrovėms. ES taip pat tobulina bendrus Vieningos oro erdvės saugumo ir skrydžių valdymo standartus.

Vis dėlto, visas vidaus rinkos potencialas nebus pasiektas, jei Bendrija nedirbs kaip vienas darnus kolektyvas aviacijos santykių su trečiosiomis šalimis srityje, kai tokios suvienytos pastangos gali sukurti pridėjamą vertę Europos aviacijos pramonės ir vartotojų naudai. Remiantis neseniai Komisijos vardu atlikto tyrimo rezultatais, visiškai atvira rinka tarp ES ir Rusijos kiekvienai pusei atneštų 680 mln. EUR metinio pelno, kadangi aviacijos pramonėje būtų sukurtos darbo vietos, būtų gaunamos pajamos iš turistų ir keleivių ir iš pagalbinių paslaugų bendrai aviacijos pramonėje.

Dėl aviacijos susitarimo atsiradę glaudesni ES ir Rusijos santykiai aviacijos srityje galėtų paskatinti Rusijos civilinės aviacijos integravimąsi į dabartinį pasaulinių sąjungų tinklą.

Gladesnių santykių tarp Europos ir Rusijos aeronautikos pramoninių vystymas ir pramoninio bendradarbiavimo skatinimas yra prioritetiniai veiksmai, numatyti bendros ekonominės ES ir Rusijos erdvės plane. Šio bendradarbiavimo stiprinimas galėtų būti numatytas bendroje derybų dėl Bendrijos ir Rusijos susitarimo aviacijos srityje programoje, jis taip pat atvertų didelės ekonominės naudos naujos rinkos galimybes.

Reikia taip pat atsižvelgti į tai, kad dėl panaikintų mokesčių už skrydžius virš Sibiro ir dėl naudos dėl liberalesnės aplinkos pervežimo paslaugų į Tolimuosius Rytus per Rusiją teikimui, Europos oro linijų bendrovės žymiai sutaupytų (maždaug 250 mln. USD per metus).

Rinkų atvėrimas ir integracija turi būti vykdoma subalansuotai, atsižvelgiant į kitus politikos tikslus ir sumažinant galimą neigiamą poveikį tiek konkurencijos, aplinkos apsaugos, stabilaus vystymosi, tiek ir kitose srityse.

4.2. Oro eismo teisės – naujų galimybių sukūrimas, skrydžių apribojimų panaikinimas

Kalbant apie oro eismo teises, kaip aprašyta anksčiau, dabartinė aplinka yra labai suvaržyta paskyrimo, skrydžių dažnumo, pajėgumų ir maršrutų prasmėmis. Tai yra kliūtis oro paslaugų plėtrai, nepaisant augančios paklausos. Sutarties tikslas būtų leisti palaipsnių abiejų aviacijos rinkų atvėrimą, planuojant skatinti investicijas ir konkurenciją bei gerinant keleivių ir krovinių pervežimo paslaugas.

Dabartinė rinka ir ją reguliuojančios sąlygos yra tokios, kad greitas atviros aviacijos erdvės sukūrimas, kuris yra ilgalaikis tikslas, vargu ar yra įmanomas. Tokį tikslą greičiau galima pasiekti etapais, kad būtų užtikrintas tolygus ir sklandus perėjimas.

4.3. Suderinamumo su Bendrijos teise užtikrinimas

Atsižvelgiant į Europos Teisingumo Teismo (ETT) 2002 m. lapkričio 5 d. sprendimus, dabartiniai dvišaliai susitarimai dėl oro paslaugų tarp valstybių narių ir Rusijos Federacijos turi būti traktuojami kaip pažeidžiantys Bendrijos teisę, nes juose yra paskyrimo sąlyga, diskriminuojanti kitų valstybių narių oro vežėjus, arba kitos sąlygos, kurios kėsina į išimtinei Bendrijai priskiriamą kompetenciją. Jei šie susitarimai nebus greitai pataisyti ar pakeisti Bendrijos teisę atitinkančiais susitarimais, juos atitinkamos valstybės narės privalės nutraukti. Tokia situacija tarp ES ir Rusijos Federacijos vykdančioms skrydžius oro linijų bendrovėms nepalieka būtino teisinio aiškumo ir gali sukomplicuoti būsimą mūsų santykių aviacijos srityje vystymąsi.

Dvišalėmis derybomis tarp valstybių narių ir Rusijos Federacijos nebuvo pasiekta dabartinių susitarimų atitikimo Bendrijos teisei.

Pagrindinis bendro susitarimo dėl oro transporto tarp Bendrijos ir Rusijos Federacijos tikslas būtų išspręsti neišspręstas teises problemas, susijusias su dabartiniais dvišaliais susitarimais tarp Rusijos ir valstybių narių.

4.4. Skrydžiai virš Sibiro – mokesčių už skrydžius panaikinimas iki 2013 metų

Bendras ES ir Rusijos susitarimas oro transporto srityje numatytų pereinamąjį laikotarpį dabartinės mokesčių už skrydžius virš Sibiro sistemos patobulinimui vėliausiai iki 2013 m. ir garantuotų, kad mokesčiai, mokami pasibaigus pereinamajam laikotarpiui būtų skaidrūs, pagrįsti sąnaudomis, ir nediskriminuojantys oro linijų bendrovių.

1997 m. Taryba parėmė Komisijos iniciatyvą šiuo klausimu pradėti konsultacijas su Rusijos Federacija.

Bendrija buvo pajėgi įrodyti savo gebėjimą derybose su Rusija, kurių aukščiausiasis taškas buvo pasiektas, kai Rusijos vyriausybė derantis dėl Rusijos priėmimo į PPO 2004 m. gegužės 21 d. metu išipareigojo pašalinti nekomercinius dabartinės mokesčių už skrydžius virš Sibiro sistemos elementus ir vėliausiai iki 2013 m. pakeisti ją sąnaudomis pagrįsta, skaidria ir nediskriminuojančia sistema. Taip pat buvo sutarta, kad laipsniško šių mokesčių panaikinimo būdai pereinamuoju laikotarpiu iki 2013 m. bus nustatyti derybų tarp Rusijos ir ES dėl bendro susitarimo

oro transporto srityje metu. Tai yra geriausias būdas pasiekti, kad abi šalys sutartų ir ateityje. Ekonominė šių mokesčių panaikinimo nauda ES oro linijų bendrovėms, ypač oro eismo plėtros ir pelningas ir greitai augančias Tolimųjų Rytų rinkas atžvilgiu, bus svarbi.

Jei šį klausimą spręsti seksis sunkiai, galės būti imtasi papildomų veiksmų, tokių, kaip OACI taisyklių ir Čikagos konvencijos 15 straipsnio taikymas.

4.5. Geresnė rinkos integracija – saugumo ir aplinkos apsaugos standartai

Liberalizuodama Rusijos vidaus aviacijos rinką, Rusijos vyriausybė parodė susidomėjimą dialogu su ES teisės aktų srityje. Šis dialogas galėtų peraugti į techninės pagalbos teikimą teisės aktų srityje, paremtą liberalizuotos reglamentavimo sistemos EB patirtimi, ar net aviacijos srities įstatymų suvienodinimą. Toks darbas, kurio rezultatai – sklandi ir aiški reglamentavimo sistema, būtų labai naudingas Bendrijai ir jos pramonės sektoriams, norintiems išplėsti savo paslaugų teikimą Rusijoje ir užmegzti glaudžius prekybinius ryšius su Rusijos kompanijomis.

Yra labai svarbu nustatyti griežtas aviacijos saugumo nuostatas ir užtikrinti, kad rinkos atvėrimas vyktų tinkamu integravimo ir teisės aktų konvergencijos lygmeniu. Susitarimas galėtų įtvirtinti glaudų bendradarbiavimą, kad būtų užtikrintas griežčiausių tarptautinio saugumo standartų laikymasis, atsižvelgiant į Bendrijos teritorijoje taikomas procedūras, standartus ir pakeitimus. Susitarimas taip pat galėtų apibrėžti bendrus bendradarbiavimo saugumo srityje mechanizmus ir procedūras.

Esant naujiems santykiams aviacijos srityje, būtų galima teikti, kur įmanoma, sertifikavimo standartų suderinimo pagalbą, ruošiant glaudesnę Tarpvalstybinio aviacijos komiteto (TAK) ir Europos aviacijos saugos agentūros (EASA) bendradarbiavimą. Šios dvi organizacijos nustatė darbo tvarką 2004 m. liepos mėn.

Kalbant apie aplinkos apsaugos klausimus, susitarime galėtų būti įtvirtintas EB ir Rusijos Federacijos konsultacijų *inter alia* dėl Rusijos aplinkos apsaugos standartų, ypač susijusių su lėktuvų keliamu triukšmu, patobulinimų įgyvendinimo palengvinimo planas. Susitarimas taip pat galėtų išsaugoti ES lankstumą dėl priemonių, turinčių sušvelninti aviacijos poveikį klimato pasikeitimui ir dėl kitų aplinkos apsaugos klausimų.

4.6. Pramoninis bendradarbiavimas – abipusių pajėgumų ir poreikių aeronautikos pramonėje išnaudojimas

ES aeronautikos pramonė yra labai susidomėjusi bendradarbiavimo su kolegomis ir tyrimo centrais Rusijoje stiprinimu. Jau vykdomi keli bendri pagrindinių ES ir Rusijos įmonių projektai, įskaitant projektus dizaino, gamybos, mokymo ir saugumo sertifikatų srityse. 2003 m. „Airbus“ kartu su Rusijos kompanija Kaskol atidarė inžinerijos centrą Rusijoje (AICR – „Airbus“ inžinerijos centras Rusijoje). ES pramonė taip pat dalyvauja naujų, aplinką labiau tausojančių orlaivių kaip TU 204 ir *Russian Regional Jet* (RRJ) kūrimo projektuose. Susitarimas galėtų sukurti naują sistemą aviacijos santykiams tarp Rusijos Federacijos ir ES, kuri skatintų pramonės bendradarbiavimą. Toks bendradarbiavimas leistų remti bendrai parinktus su dabar vykstančia Rusijos aeronautikos pramonės restruktūrizacija ir modernizacija susijusius tyrimo projektus. Taip pat galėtų būti įtraukti bendrų standartų (saugumo ir

aplinkos apsaugos standartų) tyrimai ir tobulinimas, mokymo programų ir parama Rusijos oro eismo kontrolės sistemos bei oro uostų infrastruktūros modernizavimui.

5. IŠVADOS

Šis komunikatas skelbia visaapimančio susitarimo oro transporto srityje tarp Bendrijos ir Rusijos Federacijos, kuris leistų abiem partneriams nustatyti sklandų ir aiškų jų aviacijos santykių vystymo per ateinančius metus planą, prielaidas ir motyvus.

Tokio plano tikslas būtų pagerinti rinkos teikiamas galimybes abiejoms pusėms, užtikrinti Bendrijos teisės atitikimą, panaikinti mokesčius už skrydžius virš Sibiro, skatinti, kur tai įmanoma, aviacijos srities įstatymų suvienodinimą, įsteigti bendrus mechanizmus bendradarbiavimui standartų, susijusių su saugumu ir su aplinkos apsauga, srityje, pagaliau, skatinti bendradarbiavimą tarp pramonių. Jis taip pat atneštų apčiuopiamą ekonominę naudą.

Dabartinė padėtis, kai kiekviena valstybė narė dėl oro eismo teisių ir dėl patekimo į rinką sąlygų atskirai derasi su trečiosiomis šalimis, yra aiškus trūkumas. Kol valstybės narės derės su Rusija dvišalėse derybose, bus daug sunkiau pasiekti patekimo į rinką ir integracijos naudos, kurią Bendrija nori pasiekti ir kuri suteiktų plačias bendradarbiavimo galimybes teisės aktu, techninėje ir pramoninėje srityse.