



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 14.3.2005
COM(2005) 77 galīgā redakcija

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

Pamats attiecību veidošanai ar Krievijas Federāciju gaisa transporta jomā

1. IEVADS UN KOPSAVILKUMS

Būtisku stratēģisko partneru un kaimiņu – ES un Krievijas Federācijas – attiecību vispārējais nozīmīgums un mūsu attiecīgo aviācijas un aeronavigācijas nozaru būtiskums ir svarīgi iemesli, lai vienotos par jaunu režīmu, saskaņā ar kuru organizēt mūsu attiecības aviācijas jomā.

Tādēļ Komisija paralēli šim paziņojumam iesaka Padomei pilnvarot Komisiju Eiropas Kopienas vārdā apspriest ar Krievijas Federāciju visaptverošu nolīgumu par gaisa transportu. Šī iniciatīva balstās uz jaunām tendencēm attiecībā uz Kopienas lomu ārējā aviācijā saskaņā ar Eiropas Kopienas Tiesas 2002. gada 5. novembra nolēmumiem “*Open skies*” lietās, ar kuriem tika atzīta Kopienas ekskluzīvā kompetence svarīgos ārējās aviācijas aspektos, kā arī uz Komisijas Balto grāmatu “*Eiropas transporta politika līdz 2010. gadam: laiks lemt*”¹, kurā uzsvērts, ka Eiropas Savienībai savu rūpniecības, sociālo un vides interešu aizstāvībai pasaules mērogā jāuzstājas kā vienotam veselumam.

Pēc šiem nolēmumiem, Komisija norādīja, ka tā ir nodomājusi iesniegt priekšlikumus, lai saņemtu turpmākas pilnvaras uzsākt sarunas ar atsevišķām stratēģiski nozīmīgām trešām valstīm, aptverot plašu gaisa transporta jautājumu loku.

Kopienai ir būtiski ekonomiski un politiski iemesli noteikt saskaņotu aviācijas politiku attiecībā uz tās galvenajiem tirdzniecības partneriem, jo īpaši Krieviju, ar ko ES attīsta ciešas ekonomiskās un politiskās partnerattiecības saskaņā ar Partnerības un sadarbības nolīgumu (PSN)² un četrām “Kopīgajām telpām”, kuras ES un Krievijas augstākā līmeņa sanāksmē Sanktpēterburgā 2003. gada maijā tika nolemts izveidot, un jo īpaši Kopīgo ekonomikas telpu (KET).

ES un Krievijas partnerattiecības ir paplašinājušās kopš 2004. gada 1. maija, kad ES tika uzņemtas desmit jaunas dalībvalstis, no kurām astoņām vēsturiski bijušas īpaši ciešas ekonomiskās un politiskās saiknes ar Krieviju. ES ir galvenā Krievijas tirdzniecības partnere, veidojot vairāk nekā 50% no tās kopējā tirdzniecības apjoma, bet Krievija ir piektā lielākā ES tirdzniecības partnere (aiz ASV, Šveices, Ķīnas un Japānas), veidojot aptuveni 5% no kopējā ES tirdzniecības apjoma. Krievija ir otra svarīgākā tirdzniecības partnere desmit jaunajām ES dalībvalstīm.

Ražīgas sadarbības priekšnoteikums ir transporta sistēmu integrācija. Aviācija ir īpaši dinamiska transporta nozare, un tai ir neaizstājama loma ES sakaros ar kaimiņiem, jo īpaši Krievijas Federāciju. Tādēļ aviācijas politikas noteikšana attiecībā uz Krieviju ir svarīgs politiskais mērķis kopējā ES partnerattiecību veidošanā ar tās lielo austrumu kaimiņu.

Krievijā ir labas perspektīvas Eiropas aviosabiedrību, lidaparātu ražotāju un pakalpojumu sniedzēju izaugsmei. Krievijas starptautiskie pasažieru pārvadājumi ir lielākoties koncentrēti uz Eiropas galamērķiem. Aptuveni 75% visu Krievijas pasažieru pārvadājumu tiek veikti uz galamērķiem Eiropā, un ir paredzams, ka

¹ KOM(2001) 370.

² PSN 43. pants paver iespēju slēgt īpašus līgumus par transportu, kuru mērķis būtu uzlabot savstarpējas tirgus pieejamības un pakalpojumu nosacījumus.

laikposmā līdz 2007. gadam to skaits ik gadu augs par 5,8%³. Eiropas Savienībai Krievija šobrīd ir ceturtais lielākais starptautiskās aviācijas tirgus⁴.

Ilgu laiku Krievijas aviācijas tirgus bijis ierobežojošs. Pieeja tirgum ir stingri ierobežota, un valstij joprojām ir svarīga un ietekmīga loma aviācijas nozarē. Tomēr, saskaroties ar pieaugošo pieprasījumu un starptautisko konkurenci, Krievijas valdība ir paziņojusi par būtiskām reformām šajā nozarē, ietverot pakāpenisku iekšējā tirgus liberalizāciju un aviosabiedrību privatizāciju ar mērķi palielināt konkurenci, piesaistīt vairāk investīciju un rosināt nozares konsolidāciju.

ES un Krievijas attiecībās aviācijas jomā iepriekš dominējis strīdīgais jautājums par maksājumiem par pārlidojumiem pār Sibīriju un Krievijas problēmām attiecībā uz trokšņa un drošas ekspluatācijas standartiem. Jautājums par pārlidojumiem pār Sibīriju ir ļoti svarīgs Eiropas aviopārvadātājiem, jo tas ietekmē pārvadājumus starp Eiropu un augošajiem un ienesīgajiem Tālo Austrumu tirgiem, jo īpaši Ķīnu. Šīs domstarpības ir apdraudējušas iespējas konstruktīvi sadarboties un panākt attīstību tādās abpusēji svarīgās jomās kā aviācijas droša ekspluatācija un drošība.

Šobrīd attiecības ir neviendabīgas, jo īpaši attiecībā uz satiksmes tiesībām un tirgus iespējām, kādas pieejamas Kopienas pārvadātājiem. Atsevišķi dalībvalstis nav spējušas ne panākt divpusējo nolīgumu atbilstību Kopienas tiesību aktiem, ne atrisināt tādas izšķirīgus jautājumus kā maksājumi par pārlidojumiem pār Sibīriju, nedz arī panākt ievērojamu progresu tirgus pieejamībā. Dažādas nostādnes attiecībā uz ekspluatācijas drošību un troksni, ir pastāvīgs potenciālo nesaskaņu avots attiecībās aviācijas jomā.

Visaptveroša EK un Krievijas gaisa transporta nolīguma mērķis būtu panākt attiecību paplašināšanos aviācijas jomā un izveidot tādu režīmu, kurā gan nozare, gan lietotāji varētu baudīt uzlaboto tirgus nosacījumu radītās priekšrocības, stabilu un konsekventu tiesisko vidi starp abiem tirgiem, kā arī mehānismus, ar ko novērst vai sekmīgi atrisināt domstarpības.

2. TENDENCES KRIEVIJAS CIVILĀS AVIĀCIJAS POLITIKĀ – MODERNIZĀCIJA, KONSOLIDĀCIJA UN LIBERALIZĀCIJA

2.1. Tirgus paplašināšanās un attīstība

Gaisa transports ir viens no dinamiskākajiem transporta veidiem Krievijā. Civilā aviācija ir nozīmīga Krievijas ekonomikas nozare, kurā kopumā nodarbināti aptuveni 223 000 cilvēku. Saskaņā ar Krievijas Transporta ministrijas sniegtajiem datiem 2003. gadā pasažieru aviopārvadājumu apjoms audzis par 9,9%, bet kravas aviopārvadājumu – par 2,7%.

Kaut arī Krievijas gaisa satiksmes tirgus attīstās strauji, atsevišķos aspektos tas joprojām ir samērā neattīstīts, bet ar lielu izaugsmes potenciālu gan pasažieru, gan kravas pārvadājumu sektoros. *IATA* prognozes rāda, ka laikposmā no 2003. līdz

³ Avots: *IATA*

⁴ Avots: Eiropas Komisija: dati par pieejamām sēdvietām, 2004.

2007. gadam Krievijas civilās aviācijas tirgus ik gadus pieaugs par 5,8%, kas ir vairāk nekā attīstītākie tirgi Rietumeiropā un ASV.

Tikai četras komerciālās aviosabiedrības – *Aeroflot*, *Sibir*, *Pulkovo* un *UT Air* – gadā pārvadā vairāk nekā miljonu pasažieru. *Aeroflot* dominē starptautiskajā tirgū, taču vietējā tirgū ar to konkurē citas aviosabiedrības (vadošais Krievijas iekšzemes pasažieru pārvadātājs ir *Sibir*). *Aeroflot* nodrošina 37,7% no kopējā sēdvietu skaita kopīgajā Krievijas-ES tirgū, bet nākamais lielākais pārvadātājs *Lufthansa* ar 12,6%⁵.

2.2. Jauna gaisa transporta stratēģija – ceļā uz privatizāciju un liberalizāciju

Krievijas valdība 2003. gada oktobrī izsludināja savu jauno “Krievijas Federācijas transporta stratēģiju”.

Attiecībā uz gaisa transportu, Krievijas valdības galvenais mērķis ir attīstīt iekšzemes gaisa transportu, veicot būtisku pārstrukturēšanu, lai paaugstinātu efektivitāti un pakalpojumu kvalitāti. Krievijā šobrīd ir 215 reģistrētas aviosabiedrības (2000. gadā to bija 267), ieskaitot 55 valstij piederošus pārvadātājus, kuru skaits nākamajos gados, paredzams, samazināsies, pieaugot konkurencei, kļūstot stingrākām valdības licencēšanas procedūrām un piemērojot stingrākas ekspluatācijas drošības prasības.

Krievijas valdība ir paziņojusi par plāniem ievērojami uzlabot Krievijas pārvadātāju vispārējo konkurētspēju, pielāgojoties starptautiskajiem komerciālajiem, vides un pakalpojumu standartiem, kā arī pakāpeniski liberalizēt tirgu.

Pasažieru pārvadājumu pieaugums pēdējos gados ir galvenais faktors, kas veicinājis straujāku iekšzemes gaisa transporta tirgus liberalizāciju. Vietējā tirgus liberalizācija sākās 2002. gadā, atceļot pastāvošo kvotu sistēmu. Krievijas valdība paredz tālāku kvotu atcelšanu, tādējādi strauji veicot pilnīgu iekšzemes gaisa transporta liberalizāciju.

Valdības nolūks ir veicināt stratēģiskas alianses gan vietējā, gan starptautiskā līmenī, lai veicinātu Krievijas pārvadātāju sagatavošanu konkurencei. Tik tiešām, sīvā konkurence starp Krievijas aviosabiedrībām gan iekšzemes, gan starptautiskajos maršrutos turpmākajos gados droši vien radīs ievērojamas pārmaiņas Krievijas aviosabiedrību nozarē. Gaidāmo pārmaiņu vēstnesis bija 2004. gada 24. maijā *Aeroflot* parakstītais Saprašanās memorands, ar kuru tika sagatavota šīs Krievijas aviosabiedrības pievienošanās *Sky Team* aliansei. Turklāt ir izskanējuši paziņojumi par iespējamo *Aeroflot* privatizāciju.

2.3. Infrastruktūras modernizācija

Lielākajai daļai Krievijas lidostu vajadzīga renovācija un modernizācija. Krievijas valdības pieņemtajā transporta stratēģijā paredzēta turpmāka lidostu privatizācija, kā arī visas valsts lidostu tīkla “optimizācija”. Lidostu darbības uzlabošanai būs izšķiroša nozīme Krievijas civilās aviācijas sektora sekmīgā attīstībā. Kopš dramatiskajiem terora aktiem 2004. gada vasarā arvien nozīmīgāka loma ir drošības jautājumiem un procedūrām. Ir sagatavots jauns likums par transporta drošību.

⁵ Avots: OAG

Vienlaikus ar paredzētajām lielajām reformām iekšzemes aviācijas sektorā, Krievijas valdība arī paziņojusi par plāniem pārstrukturēt aeronavigācijas nozari.

Šobrīd visbūtiskākais faktors, kas ierobežo Krievijas aviosabiedrību izaugsmi, ir ekonomisku un modernu lidaparātu trūkums. Aplēses liecina, ka nākamo piecu gadu laikā aviosabiedrībām būs jānomaina trešdaļa savas novecojošās flotes (aptuveni 95% esošo lidaparātu būvēti laikposmā no 1960. līdz 1980. gadam). Vairāk nekā 1600 ekspluatācijā esošo lidaparātu neatbilst *ICAO* noteiktajiem trokšņa standartiem.

Krievijai tradicionāli bijusi prāva aviācijas nozare. Šobrīd tajā nodarbināti aptuveni 500 000 cilvēku apmēram 300 uzņēmumos un izpētes un inženierbūves institūtos. Tomēr nozarei ārkārtīgi vajadzīgas investīcijas, modernizācija un pārstrukturēšana.

Šķiet, ka šis process ir sācies, sekojot Krievijas Aviācijas un kosmosa aģentūras (*Rosaviokosmos*) priekšlikumiem Krievijas jaunās transporta stratēģijas kontekstā. Tajos ieteikti radikāli pasākumi, lai izveidotu vienotu aerokosmisko konsorciju (*OAK* – Vienota lidaparātu būve), acīmredzot pēc *EADS* parauga. Konsorciju kontrolēs privātais kapitāls (valsts daļa tajā būs 25,5%) un tā mērķis būs iegūt 10% no vispasaules aviācijas tirgus.

3. ES UN KRIEVIJAS ATTIECĪBAS AVIĀCIJAS JOMĀ – NEPIECIEŠAMA KOPIENAS LĪMĒNA PIEEJA

3.1. Augoši būtisku savstarpējo komerciālo interešu tirgi

Krievijas ekonomikas attīstībai un tās tirdzniecības attiecībām ar ES būtiski ir labi attīstīti aviācijas sakari ar Eiropas Savienību un galvenajām starptautiskajām galamērķa lidostām.

Krievijas starptautiskie pasažieru pārvadājumi ir lielākoties koncentrēti uz Eiropas galamērķa lidostām. 2002. gadā starp Krieviju un Rietumeiropu ceļojuši 4,3 miljoni pasažieru, bet starp Krieviju un Centrāleiropu un Austrumeiropu – 1 miljons pasažieru. Aptuveni 75% visu Krievijas pasažieru pārvadājumu notiek uz Eiropas galamērķa lidostām, un ir paredzams, ka laikposmā līdz 2007. gadam šis skaits ik gadu pieaugs par 5,8%⁶.

Pēdējo desmit gadu laikā gaisa satiksme starp ES un Krieviju ievērojami pieaugusi. Reisu biežums nedēļā starp ES valstīm un Krieviju pieaudzis no 279 reisiem 1992. gadā līdz 465 reisiem 2003. gadā, vienlaikus pieejamo sēdvietu skaits gaisa satiksmē starp ES un Krieviju pieaudzis no 44 880 vietām 1992. gadā līdz 65 663 vietām 2003. gadā. Krievijas tirgus izaugsmes potenciāls ir plaši atzīts.

Lielākais proporcionālais gaisa satiksmes apjoms starp ES un Krieviju ir starp Krieviju un Vāciju (39% no ES reisu biežuma ar Krieviju)⁷, tai seko satiksme ar Spāniju (12%), Franciju (11%), Apvienoto Karalisti (8,5%) un Somiju (7%). Jauno dalībvalstu vidū ievērojama satiksme ar Krievijas Federāciju ir Polijai un Čehijai.

⁶ Avots: *IATA*

⁷ Vācija ir Krievijas lielākais atsevišķais starptautiskās aviācijas tirgus. *Lufthansa*, *Aeroflot*, *Pulkovo* un *Air Sibir* katra maršrutos starp Krieviju un Vāciju veic vairāk nekā 100 reusus nedēļā.

Līdztekus Ķīnai Krievija ir viens no lielākajiem “augsti potenciālajiem” tūrisma tirgiem pasaulē. Kopējais tūristu skaits uz Krieviju 2002. gadā pieauga par 7,3% (Eiropā vidēji 2,3%). Eiropas tūrisma uzņēmēj sabiedrības ir uzsākušas sadarbību un veido kopuzņēmumus ar uzņēmēj sabiedrībām Krievijā. Krievijas tūrisms kļūst arvien nozīmīgāks ES tūrisma nozarei. Tērēto līdzekļu ziņā tūristi no Krievijas atrodas starptautiskā tūrisma augšgalā (12 miljardi ASV dolāru 2002. gadā).⁸

3.2. ES dalībvalstu un Krievijas divpusējās attiecības aviācijas jomā

3.2.1. Sadrumstalota un ierobežojoša tirgus vide

Krievijas Federācijai ir divpusēji nolīgumi par gaisa satiksmes pakalpojumiem ar 23 no 25 dalībvalstīm, kurās īpaši noteiktas satiksmes tiesības un attiecīgi divpusēji nozīmīgi jautājumi (aviosabiedrību norīkošana, aviācijas ekspluatācijas drošība, tarifi, muita, utt.). Šāda sadrumstalotība rada nevajadzīgi lielus sarežģījumus regulatīvajos noteikumos, kas attiecas uz gaisa satiksmes pakalpojumiem starp ES un Krieviju.

Turklāt dalībvalstu un Krievijas divpusējie nolīgumi par gaisa satiksmes pakalpojumiem parasti stingri nosaka pieeju tirgum, ne tikai ierobežojot pārvadātāju norīkošanu un punktus, kurus var apkalpot, bet arī reisu biežumu vai sēdvietu skaitu, kāds atļauts norīkotajām aviosabiedrībām.

Papildus nelikumībām, ko “*Open skies*” nolēmumos konstatējusi Eiropas Kopienu Tiesa, ir arī tiesiski jautājumi Eiropas konkurences tiesību aktu jomā, kas jāizskata turpmāko ES un Krievijas transporta nolīgumu kontekstā.

3.2.2. Mākoņi debesīs – galvenie atklātie jautājumi

3.2.2.1. Sibīrijas pārlidojumi

ES aviosabiedrībām, kas lido pāri Krievijas teritorijai, jāmaksā īpaša maksa savam Krievijas konkurentam, *Aeroflot*, kas nav saistīta ar parastajiem maksājumiem par gaisa satiksmes kontroles pakalpojumiem. Šie maksājumi, ko Krievija iekļāvusi divpusējos nolīgumos ar dalībvalstīm kā obligātas komerciālas vienošanās starp ES aviosabiedrībām un *Aeroflot*, ir nepieļaujams maksājums par tranzītu, tas ir pretrunā ar vispārpieņemto praksi un ir nesaderīgs ar starptautiskajiem tiesību aktiem, tai skaitā 1944. gada Čikāgas konvencijas 15. pantu. Tika aplēsts, ka 2003. gadā šie maksājumi Eiropas aviosabiedrībām kopumā izmaksājuši aptuveni 250 miljonus €. Krievija ir vienīgā valsts pasaulē, kurā jāveic šādi maksājumi. Turklāt šie maksājumi netiek piemēroti ne caurskatāmi, nedz visiem Krievijas tirdzniecības partneriem. Tranzīts pāri Sibīriju ES aviosabiedrībām ir būtisks, lai iegūtu komerciāli reāli iespējamu pieeju augošajam aviācijas tirgum Tālajos Austrumos, ieskaitot Ķīnu. Darbība Tālajos Austrumos ir būtiska ES aviosabiedrību ekonomiskajai rentabilitātei.

Lielākā daļa ES kravas aviopārvadātāju, kas sniedz pakalpojumus starp Rietumeiropu un Tālajiem Austrumiem, izvairās no maksājuma par pārlidojumu, lidojot apkārt Krievijas teritorijai. Tādēļ Krievijas kravas aviopārvadātājiem, jo īpaši

⁸ Avots: Pasaules tūrisma organizācija (*WTO*), *Tourism highlights* 2003.

Aeroflot, ir ievērojamas priekšrocības, piedāvājot tiešo kravas pārvadājumu pakalpojumus no Rietumeiropas uz Tālajiem Austrumiem cauri Krievijai.

3.2.2.2. Vides un drošas ekspluatācijas standarti

Krievijas aviosabiedrības joprojām izmanto ievērojamu skaitu vecu lidaparātu, kas neatbilst starptautiskajiem un Eiropas vides (lidaparātu trokšņa) un drošas ekspluatācijas standartiem. Tas joprojām rada šķēršļus ES un Krievijas attiecību uzlabošanai aviācijas jomā, tādēļ jārisina ar visaptverošas pieejas palīdzību ES līmenī.

4. KOPIENAS LĪMEŅA PIEEJAS PRIEKŠROCĪBAS ES UN KRIEVIJAS ATTIECĪBĀM AVIĀCIJAS JOMĀ

4.1. Vispārējās ekonomiskās priekšrocības

ES un Krievijas Federācijas aviācijas un aeronavigācijas nozares ir mūsu ekonomiskās sadarbības pamata sastāvdaļas, kas veicina mūsu iedzīvotāju mobilitāti un rūpniecības attīstību. Pēc ES paplašināšanās Krievijas Federācijas un ES attiecības aviācijas jomā kļuva nozīmīgākas un ievērojami pieauga satiksme starp ES-25 un Krievijas Federācijas tirgiem.

Aptuveni pēdējās desmitgades laikā ES ir izveidojusi patiešām vienotu Eiropas tirgu gaisa transporta jomā. Patērētāji var izmantot priekšrocības, ko rada lielāka izvēle un zemākas biļešu cenas, jo īpaši līdz ar jaunu zemo izmaksu aviopārvadātāju ienākšanu tirgū. Turklāt ES izstrādā kopīgus standartus drošai ekspluatācijai, drošībai un gaisa satiksmes vadībai “Vienoto debesu” ietvaros.

Tomēr diez vai izdosies pilnībā izmantot iekšējā tirgus potenciālu, kamēr aviācijas jomā Kopiena nedarbosies kā vienots saskaņots veselums attiecībās ar trešām valstīm ikreiz, kad šāda saskaņota darbība var nest labumu Eiropas aviācijas nozarei un lietotājiem. Saskaņā ar Komisijas uzdevumā nesen veiktā pētījuma rezultātiem, pilnīgi atvērts tirgus starp ES un Krieviju abām pusēm varētu dot līdz pat 680 miljoniem € gadā lielu ieguvumu, pateicoties jaunu darbavietu radīšanai aviācijas nozarē, ieņēmumiem no tūristiem un ceļotājiem, kā arī atbalsta dienestiem, kādi vajadzīgi plašākai aviācijas nozarei.

Ciešākas ES un Krievijas attiecības aviācijas jomā, kas izrietētu no aviācijas nolīguma, varētu veicināt Krievijas civilās aviācijas iekļaušanu esošajā vispasaules alianšu tīklā.

Ciešāku sakaru veidošana starp Eiropas un Krievijas aviācijas un kosmosa nozarēm un rūpnieciskās sadarbības stiprināšana ir iekļautas starp prioritārajiem pasākumiem ceļā uz ES un Krievijas Kopīgo ekonomikas telpu. Turklāt šādas sadarbības stiprināšana, kas varētu notikt Kopienas un Krievijas sarunu par aviācijas nolīgumu ietvaros, radītu jaunas tirgus iespējas un tā rezultātā – lielu ekonomisko ieguvumu.

Turklāt jāņem vērā arī ievērojamie līdzekļi (aptuveni 250 miljoni \$ gadā), ko Eiropas aviosabiedrības ietaupītu, pakāpeniski pārtraucot veikt maksājumus par pārlidojumiem pār Sibīriju, kā arī priekšrocības, kādas radītu liberālāka vide pakalpojumu sniegšanas paplašināšanai uz Tālajiem Austrumiem pār Krieviju.

Tirgu atvēršana un integrācija jāveic līdzsvaroti, ņemot vērā citus svarīgus politikas mērķus un mazinot iespējamo negatīvo ietekmi konkurences, vides aizsardzības, noturīgas attīstības un citās jomās.

4.2. Satiksmes tiesības – jaunu iespēju radišana, gaisa telpas atvēršana

Kā aprakstīts iepriekš, attiecībā uz satiksmes tiesībām pašreizējā vide ir ļoti ierobežojoša attiecībā uz norīkošanu, reisu biežumu, sēdvietu skaitu un maršruti. Tas traucē paplašināt gaisa satiksmes pakalpojumus, neraugoties uz pieaugošo pieprasījumu. Tādēļ nolīguma mērķis būtu ļaut pakāpeniski radīt pieeju diviem aviācijas tirgiem ar nolūku stimulēt ieguldījumus un konkurenci un uzlabot pasažieru un kravas pakalpojumus.

Pašreizējie tirgus un regulatīvie nosacījumi ir tādi, ka neskatoties uz to, ka Atklātā gaisa telpa joprojām ir mērķis ilgākā laika posmā, to diez vai var uzskatīt par reālu tuvāko mērķi. Šādu mērķi vislabāk varētu sasniegt pa posmiem, kas nodrošinātu raitu un līdzsvarotu pāreju.

4.3. Saderības ar Kopienas tiesību aktiem nodrošināšana

Saskaņā ar Eiropas Kopienas Tiesas (EKT) judikatūru, kas izstrādāta tās 2002. gada 5. novembra nolēmumos, esošos dalībvalstu un Krievijas Federācijas divpusējos nolīgumus par gaisa satiksmes pakalpojumiem jāuzskata par esošiem pretrunā ar Kopienas tiesību aktiem, ciktāl, tajos iekļauti noteikumi par norīkošanu, kas diskriminē citu dalībvalstu pārvadātājus vai citi noteikumi, kas skar Kopienas ekskluzīvo kompetenci. Ja šie nolīgumi netiek nekavējoties grozīti vai aizstāti ar nolīgumiem, kas atbilst Kopienas tiesību aktiem, attiecīgajām dalībvalstīm tie jādenonsē. Šādā situācijā aviosabiedrībām, kas veic pārvadājumus starp ES un Krievijas Federāciju, netiek nodrošināta juridiskā noteiktība, un tas draud negatīvi ietekmēt mūsu turpmāko attiecību veidošanos aviācijas jomā.

Dalībvalstu un Krievijas Federācijas divpusējo sarunu rezultātā vēl nav notikusi nepieciešamā esošo nolīgumu pielīdzināšana Kopienas tiesību aktiem.

Tādēļ viens no galvenajiem mērķiem ir visaptverošs Kopienas un Krievijas Federācijas nolīgums par gaisa transportu, lai atrisinātu atlikušos juridiskos jautājumus attiecībā uz esošajiem nolīgumiem Krievijas un dalībvalstu starpā.

4.4. Pārlidojumi pār Sibīriju – maksājumu pakāpeniska izbeigšana līdz 2013. gadam

Visaptverošs EK un Krievijas nolīgums par gaisa transportu paredzētu pārejas periodu, lai vēlākais līdz 2013. gadam modernizētu pašreizējo maksājumu mehānismu pārlidojumiem pār Sibīriju un nodrošinātu, ka maksājumi, kas tiks piemēroti pēc pārejas perioda beigām, būtu caurskatāmi, balstīti uz izmaksām un neradītu diskrimināciju aviosabiedrību vidū.

Padome 1997. gadā atbalstīja Komisijas iniciatīvu uzsākt tiešas konsultācijas ar Krievijas Federāciju par šo jautājumu.

Komisija spēja nodemonstrēt savu ietekmi sarunās ar Krieviju, kā rezultātā Krievijas valdība 2004. gada 21. maijā Krievijas PTO iestāšanās sarunu kontekstā uzņēmas

saistības likvidēt nekomerciālos elementus Krievijas pašreizējā maksājumu sistēmā par pārlidojumiem pār Sibīriju, lai tos vēlākais līdz 2013. gadam aizstātu ar caurskatāmu un nediskriminējošu sistēmu, kas balstītos uz izmaksām. Turklāt tika panākta vienošanās, ka kārtība, kādā pārejas perioda laikā līdz 2013. gadam tiks pakāpeniski nomainīti maksājumi par pārlidojumiem, tiks īstenota saistībā ar Krievijas un EK sarunām par visaptverošu nolīgumu par gaisa transportu. Tas rada labāko pamatu, uz kura EK un Krievija varētu vienoties par turpmāko rīcību. Šo maksājumu atcelšana radītu ievērojamas ekonomiskās priekšrocības ES aviosabiedrībām, jo īpaši, satiksmes attīstīšanai ar ienesīgajiem un strauji augošajiem Tālo Austrumu tirgiem.

Ja turpmāka attīstība šajā jautājumā izrādītos sarežģīta, var īstenot paralēlus pasākumus, piemēram, *ICAO* ietvaros un piemērojot Čikāgas konvencijas 15. pantu.

4.5. Ciešāka tirgus integrācija – drošas ekspluatācijas, drošības un vides standarti

Līdztekus ar Krievijas iekšzemes aviācijas tirgus liberalizāciju, Krievijas valdība ir izrādījusi interesi risināt dialogu ar EK par normatīvajiem jautājumiem. Tas varētu izpausties kā tehniska palīdzība normatīvajā jomā, balstoties uz EK pieredzi reglamentējošo noteikumu liberalizācijā, vai pat kā aviācijas tiesību aktu tuvināšana. Šādi pasākumi, kas radītu lielāku normatīvo saskanību un noteiktību, acīmredzami būtu Kopienas un to nozaru interesēs, kuras vēlas paplašināt savu darbību Krievijā un veidot ciešākas komerciālās saiknes ar Krievijas uzņēmumiem.

Stingru aviācijas drošības un drošas ekspluatācijas noteikumu ieviešana būtu ļoti svarīga un nodrošinātu, ka tirgus atvēršana notiek līdztekus ar atbilstoša līmeņa integrāciju un normatīvo konverģenci. Ar šo nolīgumu varētu iedibināt ciešu sadarbību, lai nodrošinātu atbilstību augstākajiem starptautiskajiem drošības standartiem, pilnībā ņemot vērā procedūras, standartus un attīstības tendences saistībā ar Kopienas teritoriju. Turklāt nolīguma ietvaros var izstrādāt vienus mehānismus un procedūras sadarbībai drošības jomā.

Saistībā ar jaunajām Krievijas Federācijas un EK attiecībām aviācijas jomā, kas iedibinātas saskaņā ar nolīgumu, būtu iespējams vajadzības gadījumā sniegt palīdzību sertifikācijas standartu saskaņošanā ar nolūku radīt pamatu ciešākai Starpvalstu aviācijas komitejas (*IAC*) un Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (*EASA*) sadarbībai. Abas organizācijas 2004. gada jūlijā vienojās par sadarbības noteikumiem.

Attiecībā uz vides jautājumiem ar šo nolīgumu varētu radīt pamatu EK un Krievijas Federācijas konsultācijām, lai cita starpā veicinātu vides standartu uzlabošanas īstenošanu Krievijā, jo īpaši attiecībā uz lidaparātu radīto troksni. Turklāt ar šo nolīgumu vajadzētu nodrošināt ES elastīgumu attiecībā uz pasākumiem, kas vērsti uz aviācijas ietekmes mazināšanu uz klimata pārmaiņām un citiem vides jautājumiem.

4.6. Rūpnieciskā sadarbība – savstarpējā potenciāla un vajadzību izmantošana aviācijas un kosmosa nozarē

ES aviācijas un kosmosa nozare ir ļoti ieinteresēta attīstīt sadarbību ar attiecīgajiem Krievijas partneriem un izpētes centriem. Jau uzsākta virkne kopīgu projektu projektēšanas, ražošanas, mācību un ekspluatācijas drošības sertifikācijas jomās,

kuros iesaistīti lielākie ES un Krievijas uzņēmumi. *Airbus* sadarbībā ar Krievijas uzņēmumu *Kaskol* 2003. gadā atklāja tehnisko pētījumu centru (*ECAR – Engineering Centre Airbus in Russia*). Turklāt ES rūpniecības uzņēmumi ir iesaistīti Krievijas projektos, kuru mērķis ir jaunu, videi draudzīgāku lidaparātu, piemēram, TU 204 un *Russian Regional Jet (RRJ)* izstrāde. Šāds nolīgums varētu radīt jaunu pamatu Krievijas Federācijas un ES attiecībām aviācijas jomā, uz kuru balstoties varētu veicināt rūpniecisko sadarbību. Šāda sadarbība atbalstītu kopīgi izvēlētus aviācijas un izpētes projektus, kuri būtu vērsti uz atbalstu notiekošajai Krievijas aviācijas un kosmosa nozares pārstrukturēšanai un modernizācijai. Te varētu iekļaut kopīgu standartu (drošas ekspluatācijas, drošības un vides standartu) izpēti un izstrādāšanu, mācību programmas, kā arī atbalstu Krievijas gaisa satiksmes vadības sistēmas un lidostu infrastruktūras modernizēšanai.

5. SECINĀJUMI

Šajā paziņojumā izklāstīta situācija un argumenti, kas pamato nepieciešamību pēc visaptveroša Kopienas un Krievijas Federācijas nolīguma par gaisa transportu, kas ļautu šiem abiem partneriem noteikt skaidru un saskaņotu režīmu konstruktīvai attiecību veidošanai aviācijas jomā turpmākajos gados.

Tā mērķis cita starpā būtu uzlabot tirgus iespējas abām pusēm, nodrošināt atbilstību Kopienas tiesību aktiem, īstenojot pakāpenisku maksājumu par pārlidojumiem pār Sibīriju izbeigšanu, vajadzības gadījumā veicināt tiesību aktu tuvināšanu aviācijas jomā, izveidot vienotus mehānismus sadarbībai drošības, drošas ekspluatācijas un vides standartu jomā un veicināt sadarbību rūpniecības jomā. Turklāt tas radītu ievērojamas ekonomiskās priekšrocības.

Pašreizējā situācija, kurā sarunas ar trešām valstīm par gaisa satiksmes tiesībām un piekļuves nosacījumiem risina nevis Kopiena, bet gan katra dalībvalsts atsevišķi, acīmredzami rada kavēkļus. Kamēr dalībvalstis risinās divpusējās sarunas ar Krieviju, būs ievērojami grūtāk panākt nozīmīgas priekšrocības attiecībā uz tirgus pieejamību un integrāciju, kādas varētu panākt Kopiena, vienlaikus piedāvājot būtiskas sadarbības iespējas normatīvajā, tehniskajā un rūpnieciskajā jomā.