

ELi lennundusalane välispoliitika

Euroopa Parlamendi 2. juuli 2013. aasta resolutsioon ELi lennundusalase välispoliitika kohta – tulevikuprobleemide lahendamine (2012/2299(INI))

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni teatist „ELi lennundusalane välispoliitika – tulevikuprobleemide lahendamine” (COM(2012)0556),
- võttes arvesse oma 7. juuni 2011. aasta resolutsiooni rahvusvaheliste lennunduslepingute kohta Lissaboni lepingu raames¹,
- võttes arvesse oma 20. oktoobri 2010. aasta otsust Euroopa Parlamendi ja Euroopa Komisjoni suhete raamkokkuleppe (edaspidi „raamkokkulepe”) muutmise kohta²,
- võttes arvesse oma 17. juuni 2010. aasta resolutsiooni ELi–USA lennutranspordilepingu kohta³,
- võttes arvesse oma 25. aprilli 2007. aasta resolutsiooni Euroopa ühise lennunduspiirkonna rajamise kohta⁴,
- võttes arvesse oma 17. jaanuari 2006. aasta resolutsiooni ühenduse lennundusalase välispoliitika programmi arendamise kohta⁵,
- võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eelkõige selle artiklit 90, artikli 100 lõiget 2 ja artiklit 218,
- võttes arvesse kodukorra artiklit 48,
- võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit ja rahvusvahelise kaubanduse komisjoni ning tööhõive- ja sotsiaalkomisjoni arvamusi (A7-0172/2013),
- A. arvestades, et lennundus on kiiresti kasvav majandusharu nii liidus kui ka väljaspool liitu, eriti Aasias ja Lähis-Idas;
- B. arvestades, et lennundusel on tähtis ülesanne ühendada inimesi ja ettevõtteid nii liidus kui ka ülemaailmselt, eriti arenevate turgudega;
- C. arvestades, et Euroopa lennufirmade läbi viidud ja kavandatud töökohtade vähendamine ulatub alates 2012. aastast enam kui 20 000 töökohani;
- D. arvestades, et Euroopa lennundussektori sotsiaalpartnerid leppisid 29. jaanuaril 2013.

¹ ELT C 380 E, 11.12.2012, lk 5.

² ELT C 70 E, 8.3.2012, lk 98.

³ ELT C 236 E, 12.8.2011, lk 121.

⁴ ELT C 74E, 20.3.2008, lk 506.

⁵ ELT C 287E, 24.11.2006, lk 84.

aastal tsiviillennunduse üleilmse kriisi mõjusid käsitleva dialoogi raames kokku, et vajalik on koordineeritud ja ulatuslik tegutsemine rahvusvahelisel tasandil;

- E. arvestades, et komisjoni 2005. aastal koostatud teatisel oli oluline roll ELi lennundusalase välispoliitika väljatöötamisel;
- F. arvestades, et viimase seitsme aasta jooksul toimunud arengu tõttu on asjakohane korraldada uus läbivaatamine;

Üldine taust

1. juhib tähelepanu edusammudele, mida on tehtud liidu ühtse ja avatud piirkondliku turu loomisel ning samal ajal liidu ühise lähenemisviisi väljatöötamisel lennundusalasele välispoliitikale;
2. väljendab heameelt komisjoni teatise üle, milles analüüsitakse õigeaegselt lennundusalase välispoliitika hetkeolukorda ja alates 2005. aastast tehtud edusamme, samuti probleeme, millega liidu lennundussektor peab ülimalt konkurentsitihedal ülemaailmsel lennundusturul silmitsi seisma;
3. rõhutab lennundussektori väga tähtsat rolli liidu majanduses, eriti majanduskasvu ja töökohtade loomisel, kuna lennundusest sõltub Euroopas üle 5 miljoni töökoha ja ta annab 2,4% liidu SKPst, andes samuti panuse liidu ühendamisse muu maailmaga; toonitab vajadust säilitada liidu lennundussektor tugeva ja konkurentsivõimelisena;
4. on arvamusel, et liidu mehhanismide ja süsteemide – ühtne Euroopa taevas (SES), ühtse Euroopa taeva lennuliikluse korraldamise alased uuringud (SESAR), algatus Clean Sky, Euroopa Lennundusohutusamet (EASA), ülemaailmne satelliitnavigatsioonisüsteem (GNSS) – määratlemisel ja rakendamisel on tehtud olulisi edusamme, et tõhustada ohutust ning täita reisijate nõudeid; on seisukohal, et nendes valdkondades on vaja veel edusamme teha;
5. on sellegipoolest mures viivituste pärast SESi ja SESARi rakendamisel, kuna see toob lennufirmadele ja nende klientidele kaasa tarbetud kulud; toetab komisjoni karistusmeetmeid nende liikmesriikide suhtes, kes ei ole pidanud kinni 2012. aasta detsembriks seatud tähtajast ega ole teinud edusamme funktsionaalsete õhuruumiosade küsimuses;
6. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles edendama SESi ja SESARi rakendamist; märgib, et SESi väljaarendamisega luuakse selle täieliku rakendamise tulemusel palju otseseid ja kaudseid töövõimalusi;
7. rõhutab, et kõnealused liidu programmid ei ole olulised ainult siseturu seisukohalt, vaid ka välispoliitikas; on veendunud, et nende programmide lõpuleviimine ja rakendamine aitab tugevdada liidu tööstuse positsiooni konkurentsipõhisel maailmaturul;
8. rõhutab lennureisijate õigusi käsitleva määruse praeguse läbivaatamise tähtsust ning pooldab kindlaid ja läbinisti tarbijasõbralikke Euroopa õigusakte;
9. on teadlik, et finantskriis on mõjunud maailma eri piirkondadele erinevalt; on seisukohal, et liidu lennufirmad seisavad kõnealusel põhjusel silmitsi karmi

konkurentsiga ning et kahepoolsed lennunduslepingud ei ole alati kõige sobivam lahendus turupiirangute või ebaõiglaste toetuste vastu võitlemiseks;

10. on seisukohal, et hoolimata viimase seitsme aasta jooksul tehtud pingutustest ei ole terviklikku lennundusalast välispoliitikat veel saavutatud, mistõttu tuleks võimalikult kiiresti kohaldada liidu ühtsemat ning sihikindlamat lähenemisviisi, et saavutada õiglane ja avatud konkurents;
11. on arvamusel, et Euroopa õigusnormide lähendamine on tähtis samm, mis aitaks Euroopal saavutada tugeva positsiooni maailmaturul ja luua suhteid kolmandate riikidega;

2005. aasta teatis ning Euroopa Parlamendi resolutsioon

12. kiidab heaks edusammud, mis on tehtud seoses 2005. aasta poliitika kolme sambaga; liidu määratletud põhimõtet tunnustatakse nüüd rohkem kui 100 kolmandas riigis; liidu õigusaktidega on viidud kooskõlla peaaegu 1000 kahepoolset lennunduslepingut, tagades nii viisi õiguskindluse; peab kahetsusväärseks, et olulised partnerid, sh Hiina, India ja Lõuna-Aafrika, ei ole veel neid põhimõtteid heaks kiitnud;
13. märgib, et liidu lennundusalase välispoliitika elluviimine on aidanud maksimeerida ühtse turu potentsiaali, kuna see hõlbustab liidu lennunduse konsolideerimist ajal, kui üleilmastumise tõttu vajatakse tugevamaid ettevõtteid, et võistelda väliskonkurentidega;
14. rõhutab, et koos naaberriikidega on töötatud välja üha suurenev ühine lennunduspiirkond; on seisukohal, et need lepingud on toonud kaasa märkimisväärse majanduskasu; väljendab heameelt suurte pingutuste üle, mida on tehtud selleks, et viia liidu õigusaktidega vastavusse erinevad õigusraamistikud sellistes valdkondades nagu ohutus, turvalisus, lennuliikluse korraldamine, keskkond, reisijate õigused, majanduslik reguleerimine ja sotsiaalsed aspektid;
15. tunneb heameelt ELi–USA üldise lennutranspordilepingu üle, selle positiivse mõju üle mõlemale majandusele ning hinnanguliselt 80 000 uue töökoha üle, mis loodi esimese viie aasta jooksul;
16. on arvamusel, et tugev liidu lennundusalane välispoliitika, mis on suunatud tähtsaimatele kasvavatele pikamaaliinide turgudele, eelkõige Aasia ja Vaikse ookeani piirkonnas, avaks liidu lennuettevõtjatele uued majanduslikud võimalused;
17. rõhutab, et veel on vaja lõpule viia läbirääkimised mõnede peamiste partneritega, nagu Brasiilia, ning et selliste riikidega sõlmitavad terviklikud lennunduslepingud võivad tuua kaasa märkimisväärse majandusliku kasu;
18. rõhutab, et mõned nõuded, mida parlament oma 2006. aasta resolutsioonis esitas, on ikka veel täitmata; rõhutab eelkõige vajadust edendada asjakohaseid rahvusvahelisi ohutuse ja turvalisuse norme, tagada liidu ja liiduväliste lennuettevõtjate võrdne kohtlemine ning leevendada negatiivset mõju keskkonnale;
19. rõhutab selliste vahendite nagu ühiskomitee süsteem tähtsust lennundusalastes küsimustes ühise lähenemisviisi loomiseks;

20. tunneb heameelt asjaolu üle, et muud 2006. aasta resolutsioonis püstitatud eesmärgid, nt Euroopa Lennundusohutusameti vastutusvaldkonna laiendamine, on saavutatud;

Turg

21. märgib, et lennuliiklus Aasia Vaikse ookeani piirkonnas on muutunud tihedamaks, mis näitab, et selle piirkonna majandus kasvab; on mures asjaolu pärast, et juhul kui midagi ette ei võeta, võivad liidu lennufirmad ja ettevõtted kaotada nii selles maailmajaos tekkinud suurepärased võimalused kui ka kasumi teenimise suutlikkuse;
22. märgib samuti, et liiduväliste lennuettevõtjate positsiooni maailmas on tugevdatud toetuste ning lennukiparki ja infrastruktuuri tehtud suurte avaliku sektori investeeringutega Lähis-Ida, Kaug-Ida ja Lõuna-Ameerika eri piirkondades;
23. rõhutab, et odavlennufirmade suurenenud osakaalu tõttu on liidu siseturg teinud läbi suured muutused; on seisukohal, et hoolimata konkurentsist saaksid kaks ärimudelit leida viisid, kuidas teineteist täiendada, seistes vastu välisturu poolt avalduvatele raskustele;
24. märgib, et mõnede Euroopa odavlennufirmade poolt pakutavaid äärmiselt madalaid piletihindu korvatakse ebaõiglaste tavade ja ettevõtte töötingimustes, näiteks töötajate puudulike sotsiaal- ja tööõigusnormidega; märgib samuti, et selliste piletihindade kujundamisel paistab olevat oma osa ka minimaalsel investeerimisel ohutusstandarditesse ja põhjendamatutel piirkondlikel toetustel;
25. juhib tähelepanu sellele, et lennuettevõtjate vahel valitseb odavlennufirmade tõttu (turusegment, mis moodustab 40% liidu lennundusturust) väga tihe konkurents; rõhutab, et kui liikmesriik on ratifitseerinud ILO konventsioonid nr 87 ja 98, peavad kõik lennuettevõtjad järgima nendes sätestatud põhiõigusi, sealhulgas ühinemisvabadust ning töötajate usaldusisikute ja kollektiivlepingute tunnustamist, kusjuures järgimist tuleb kontrollida ja rikkumiste eest karistada;
26. rõhutab sõmlennujaamade, sh teiseste sõmlennujaamade, spetsialiseerunud sõmlennujaamade ja mitmete sõmlennujaamade tähtsust, samuti tungivat vajadust pikaajaliste avaliku ja erasektori investeeringute järele lennujaamade infrastruktuuri, et suurendada läbilaskevõimet, nt ehitades uusi lennuradasid, ning vajadust kasutada olemasolevat infrastruktuuri tõhusamalt – sh piirkondlikes lennujaamades, nt Vahemere ääres ja liidu idapiiril –, eraldades lennujaamade teenindusaegu paremini;
27. rõhutab, et liidu lennufirmade konkurentsivõimet pärsib ülemaailmselt muu hulgas võrdsete tingimuste puudumine, mille põhjuseks on näiteks erinevad siseriiklikud maksud, ülekoormatud lennujaamad, kõrged lennuliikluse korraldamise ja lennujaamatasud, konkurentidele antud riigiabi, heitkogustega seotud kulud ning madalamate sotsiaalstandardite ja teistsuguste riigiabi eeskirjade kasutamine väljaspool liitu;
28. on seisukohal, et need tegurid võivad takistada majanduskasvu ja tööhõivet;
29. kutsub komisjoni üles viima läbi uuringut liikmesriigiti täiesti erinevate lennuliiklustasude ja maksude kohta ning selle kohta, kuidas need mõjutavad lennupiletite hindu ja lennufirmade kasumit, ning viima läbi uuringu, mis käsitleb

ülemaailmsete konkurentide võimalikku riigiabi saamist ja selle mõju liidu lennuettevõtjatele;

30. tunneb heameelt liidu uute eeskirjade üle, mis käsitlevad liikuvate töötajate sotsiaalkindlustust;

Edasised meetmed

31. on arvamusel, et lennundusalane välispoliitika peaks täielikult järgima vastastikkuse, sh turulepääsu, avatuse ja võrdsete konkurentsitingimustega ausa konkurentsi põhimõtet ning sellel peaks olema kaks põhieesmärki: olla kasulik tarbijatele ja ettevõtjatele ning toetada liidu lennufirmasid ja lennujaamu nende pingutustes säilitada juhtpositsiooni maailmas;
32. rõhutab seetõttu, et naaberriikide ja liidu seisukohti jagavate partneritega sõlmitavad lennutranspordilepingud peavad sisaldama ausa konkurentsi õiguslikke tingimusi;
33. nõuab, et jätkataks menetlusi, et arutada liidu tasandi terviklikke lennunduslepinguid, mis põhinevad Euroopa ühtsusel ning mille kiidab heaks nõukogu;
34. kutsub komisjoni üles edendama ja kaitsma lepingutes liidu huve ning esitama ja jagama liidu norme, väärtuseid ja parimaid tavasid;
35. nõuab liidu mõjuvõimu ja uutele turgudele pääsemise võimaluste suurendamiseks komisjonilt ja liikmesriikidelt omavahelist paremat koostööd ja koordineeritust peamiste partneritega peetavatel lennunduslepingute läbirääkimistel;
36. kutsub komisjoni üles lisama terviklepingutesse ohutust, turvalisust, reisijate õigusi, töötajate koolitust ja sertifitseerimist reguleerivad tingimused;
37. kutsub komisjoni üles viima lõpule käimasolevad läbirääkimised naabruspoliitika riikidega, nagu Ukraina, Liibanon, Tuneesia, Aserbaidžaan ja Alžeeria; juhib tähelepanu asjaolule, et nimetatud riikide ja nende turgude lähedust ning majanduskasvu, mida mõned neist on hiljuti kogunud, võib käsitada liidu piirkondlike ja vähemtähtsate lennujaamade kasvuvõimalusena; on seisukohal, et piirkondlike lennujaamade suure läbilaskevõime tõttu võivad need aidata vähendada Euroopa peamiste liiklussõlmede ülekoormust ja muuta need seeläbi ülemaailmsel tasandil konkurentsivõimelisemaks;
38. kutsub nõukogu üles andma komisjonile üksikjuhtumite kaupa volitused pidada läbirääkimisi muude naabruspoliitika riikidega, nagu Türgi, Armeenia ja Liibüa;
39. on seisukohal, et liit peaks lähenema oma suhetele tähtsamate partneritega juhtumipõhiselt, ning kutsub komisjoni üles viima võimalikult kiiresti lõpule läbirääkimised terviklike lennunduslepingute üle põhipartneritega, sh Austraalia ja Brasiiliaga, ning kutsub nõukogu üles andma komisjonile volitused pidada läbirääkimisi lepingute üle kiiresti kasvavate majandustega riikidega, nagu Hiina, India, ASEANi riigid ja Pärsia lahe riigid;
40. on seisukohal, et võimalik tulevane kaubandus- ja investeerimisleping liidu ja USA vahel avaldaks kindlasti mõju ka lennundussektorile; avaldab seetõttu arvamust, et komisjon peaks andma piisavalt teavet, et Euroopa Parlamendil oleks võimalik tulevasti

läbirääkimisi tähelepanelikult jälgida;

41. rõhutab vajadust täita täielikult peamiste partneritega, eriti USA ja Kanadaga sõlmitud õhutranspordilepingutes sätestatud eesmärgid, sh piirangute kaotamine lennuettevõtete välisomandilt või -kontrollilt; kutsub üles võtma meetmeid, et kaotada ebavõrdsus liidu lennuettevõtjate, kes ei saa teha kabotaažvedusid USA turul, ning USA lennuettevõtjate vahel, kes saavad kõnealused vedusid Euroopas teha; juhib tähelepanu sellele, et rahvusvahelised ristinvesteeringud aitavad suurendada lennundussektori majanduslikku elujõulisust, ja nõuab tungivalt, et komisjon tugevdaks rahvusvahelist õigusraamistikku selliste investeeringute laiendamiseks ja toetamiseks, ning edendaks aktiivset poliitikat, mille eesmärk on kehtestada rahvusvaheliste investeeringute jaoks normid ja parimad tavad;
42. on arvamusel, et kahepoolsed lepingud võivad anda suure panuse lennundusalase välispoliitika arengusse, kuid rõhutab, et samal ajal on oluline ka liidu ühtne lähenemisviis;
43. rõhutab ausa ja avatud konkurentsi olulisust kõikides lennuteenustega seotud tegevustes; nõuab, et kahepoolsetesse lennunduslepingutesse lisataks ausat konkurentsi käsitlevad standardklauslid;
44. kutsub komisjoni üles määrama eelkõige regulatiivse koostöö, töö- ja keskkonnastandardite ning reisijate õiguste kohta kindlaks minimaalsed liidu õiguslikud nõuded, mis lisatakse kahepoolsetesse lepingutesse ning mille selge eesmärk oleks luua liidu lennuettevõtjatele võimalusi ja eemaldada tõkked, ning palub liikmesriikidel neid nõudeid kohaldada;
45. kutsub komisjoni üles esitama ettepanekut määruse (EÜ) nr 868/2004 (mis käsitleb kaitset kolmandate riikide poolse subsideerimise ja ebaõiglase hinnakujunduse vastu, mis põhjustab ühenduse lennuettevõtjatele lennuteenuste pakkumisel kahju)¹ viivitamatu läbivaatamise või asendamise kohta;
46. toetab komisjoni ettepanekut kaitsta suhetes ja kokkulepetes kolmandate riikidega vaba ning õiglast konkurentsi ja töötada välja tulemuslikumad uued kaubanduse kaitsevahendid, mis on tõhusamad võitluses turumoonutusi põhjustada võivate ebaausate tavadega, nagu diskrimineerimine, õigusraamistiku ebajärjekindel kohaldamine ning äriühingute finantsaruandluse läbipaistvuse puudumine;
47. kutsub komisjoni üles alustama Pärsia lahe riikidega dialoogi, et suurendada läbipaistvust ja tagada aus konkurents;
48. märgib, et Venemaa Föderatsioon ei täida lepingut, milles käsitletakse Siberi õhuruumi läbivate lendude eest nõutavate tasude järk-järgulist kaotamist ning mis sõlmiti 2011. aastal Venemaa WTOga liitumise raames; on seisukohal, et kuna liidu lennundusettevõtjad peavad taluma kõnealuste ebaseaduslike transiiditasude näol pikaajalist diskrimineerimist, peaks liit võtma samaväärseid meetmeid ning keelama või piirama Venemaa Föderatsiooni lennundusettevõtjate jaoks liidu õhuruumi kasutamist või üldisemalt kehtestama selle kasutamise seoses mis tahes meetmed, et motiveerida Venemaad kaotama kõnealused tasud, mis on ka ebaseaduslikud, kuna nendega

¹ ELT L 162, 30.4.2004, lk 1.

rikutakse rahvusvahelisi lepinguid (Chicago konventsioon); kutsub seetõttu komisjoni ja nõukogu üles uurima võimalikke meetmeid vastastikkuse tagamiseks Venemaa Föderatsiooni ja liidu õhuruumi kasutamise küsimuses;

49. rõhutab, et nõudlik liidu poliitika lennureisijate õiguste kaitsmisel võib anda liidu lennuettevõtjatele ülemaailmses konkurentsivõimelises kvaliteedieelise; kutsub komisjoni üles astuma uusi samme, et edendada lennureisijate õiguste valdkonnas jätkuvalt kõrgeid liidu standardeid ning jälgima nende ülevõtmist ja kohaldamist;
50. kutsub komisjoni üles koostama võimalikult kiiresti SESi rakendamise uue õigusraamistiku, mis põhineb ülalt-alla-lähenemisviisil, sh Euroopa aeronavigatsiooniteenuse osutajate vahelisel paremal koostöömehhanismil, ning tagama vajalikud tingimused SESARi kasutuselevõtu alustamiseks;
51. palub nõukogul võtta lõpuks seisukoht Euroopa Parlamendi 5. mai 2010. aasta õigusloomega seotud resolutsiooni suhtes ettepaneku kohta võtta vastu direktiiv lennundusjulgestustasude kohta¹, mis kiideti Euroopa Parlamendis suure, 96% häälteenamusega heaks, kuid on endiselt nõukogu poolt blokeeritud;
52. on arvamisel, et Rahvusvahelisel Tsiviillennunduse Organisatsioonil (ICAO) on oluline roll reguleeriva raamistiku väljatöötamisel ülemaailmses lennundussektoris, näiteks omandiõiguse ja lennufirmade kontrolli liberaliseerimisel ning lennuliikluse korraldamise ülemaailmse koostalitlusvõime tagamisel; ergutab ICAOd töötama jätkuvalt välja ülemaailmseid ja turupõhiseid meetmeid, et vähendada lennujaamade müra ning piirata asjaomaseid kasvuhoonegaaside heitkoguseid; peab oluliseks, et ICAO jõuaks võimalikult kiiresti kokkuleppele ülemaailmse lähenemisviisi suhtes;
53. nõuab, et komisjonile antaks läbirääkimisvõimused, et muuta selgemaks ja tugevamaks liidu esindatus ICAOs;

o
o o

54. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule ja komisjonile.

¹ ELT C 81 E, 15.3.2011, lk 164.