



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 5.9.2005
KOM(2005) 409 lõplik

KOMISJONI TEATIS

Ühenduse tsiviillennunduspoliitika väljatöötamine India Vabariigi suhtes

1. SISSEJUHATUS JA KOKKUVÕTE

- 1.1 India Vabariigis, mis on maailma suurim demokraatia ja rahvaarvult teine riik maailmas, toimuvad kiired muutused, mis muudavad ta oluliseks majandusjõuks Aasias. Olles mõned aastakümned omaenda poliitilise ja majandusarengu teed järginud, avaneb India nüüd üha enam ja osaleb aktiivselt maailmaarenil.

Tänane India on üks maailma kuuest kõige kiiremini kasvavast majandusest. India kujutab endast pulbitsevat, kiirekasvulist tarbijaturgu, mille kiires tempos suurenevasse keskklassi kuulub juba üle 250 miljoni elaniku. Kõigis Indiat käsitlevates majandusproгноosides märgitakse sisemajanduse kogutoodangu jätkuvalt kiiret kasvu. Kui 1990. aastatel oli India majanduskasv keskmiselt 6% aastas, siis praegu ennustatakse talle lähiaastate kasvutempoks 8% ja enamgi.

- 1.2 India majandusele on selgelt kasuks tulnud 1990. aastatest saadik aetav ja praeguse valitsuse ajal tugevnenud turule orienteeritud poliitika. Paljude töötleva tööstuse harude ja teenindustevõtete jaoks on India kujunemas tähtsaimaks ülemaailmseks allhankekeskuseks ja India tööstusharud on muutumas rahvusvaheliselt konkurentsivõimeliseks.

ELil on Indiaga juba praegugi ühistel väärtustel ja eesmärkidel põhinevad tihedad sidemed. EL, kelle arvele langeb neljandik India kaubanduse kogumahust, on India suurim kaubanduspartner ja peamine otseste välisinvesteeringute allikas.

- 1.3 Indias kasvab kiiresti nõudlus lennutranspordi järele, seda nii ärireiside, rahvusvahelise turismi (väliskülalised ja mitmesugused välismaal elavad India etnilised kogukonnad) kui ka riigisiseste reiside arvel.

India lennundusturu kasv on praegu üks kiiremaid maailmas. 2004. aastal olevat India lennuliiklus kasvanud umbes 25%. Lennuliikluse nii kiire kasvuga kaasnevad tõsised kitsaskohad lennutranspordi infrastruktuuris, seda seoses nii lennuväljade võimsuse kui ka olemasoleva lennukipargiga.

- 1.4 Turu avamist ja katseid kaasata India lennundusturule era- ning väliskapitali vaadeldakse India lennundussektori kaasajastamise abinõude ühe osana, mis on vajalikud kasvava nõudluse ja tarbijate ootuste rahuldamiseks. Pikka aega on India lennundussektorit iseloomustanud piiranguid rõhutav lähenemisviis koos piiratud turulepääsu ja tugeva riikliku kontrolliga, kuid viimastel aastatel on India astunud otsustavaid samme avatuma ja konkurentsivõimelisema lennundusturu suunas.

Ebatavaliselt kõrgete kasvunäitajate ja turu järkjärgulise avamise tõttu pakub India Euroopa lennuliinidele, lennukitootjatele ja teenusepakkujatele uusi äri võimalusi ja ka tugevat kasvupotentsiaali.

- 1.5 Euroopa Kohtu 5. novembri 2002. aasta nn avatud taevast (*open skies*) käsitlevatest otsustest tulenevalt ei saa 22 liikmesriikide ja India vahelist kahepoolset lepingut endisel kujul kehtima jääda ja vajavad muutmist. Komisjonile on antud „horisontaalsed“ volitused pidada kolmandate riikidega läbirääkimisi kahepoolsetesse lepingutesse vastavate vajalike muudatuste sisseviimiseks.

Arvestades aga i) India lennundusturu kasvavat tähtsust, ii) raskusi, millele põrkuvad üksikud liikmesriigid, kes püüavad kahepoolseid lepinguid ühenduse õigusnormidega kooskõlla viia, isegi sellistel läbirääkimistel, kus India võimud on taotlenud ja ka saanud olulisi täiendavaid liiklusõigusi ja iii) üleüldist juriidilist ja majanduslikku kasu, mida annab Indiaga suhtlemisel Euroopa senise killustatud lähenemisviisi asendamine laialdase, kooskõlastatud ja liberaalse lähenemisega, leiab komisjon, et nüüd on õige aeg luua India ja ühenduse vahelises lennutranspordis senisest laialdasemad võimalused.

Sellepärast nimetatigi komisjoni teatises “Ühenduse lennundusala välispoliitika tegevuskava väljatöötamine”¹ Indiat kogu ühendust hõlmava lepingu ühe tähtsama sihtmaana. Ka Euroopa Lennuettevõtjate Ühendus (AEA) on nimetanud Indiat eriti oluliseks turuks, millega seoses võiks ühenduse üldise lepingu sõlmimine olla õigustatud.²

Nõukogu järeldustes lennundusala välissuhete kohta peetakse Indiat selgesõnaliselt üheks võimalikuks kandidaadiks, kellega üldiste läbirääkimiste pidamiseks võiks edaspidi volitusi taotleda.³

- 1.6 2004. aasta augustis Euroopa Komisjoni teatisele „ELi ja India strateegiline partnerlus“⁴ antud vastuses väljendas India valmisolekut kaaluda üldise lennutranspordilepingu sõlmimist ELiga.

Seega soovib komisjon käesoleva teatisega nõukogul anda komisjonile volitused pidada Euroopa Ühenduse nimel Indiaga läbirääkimisi avatud lennunduspiirkonna üldise lepingu sõlmimiseks, milles käsitletak turu avamist samaaegselt õigusloomet käsitleva koostöö ja/või õigusnormide lähendamisega eeskätt sellistes esmatähtsates valdkondades nagu lennuohutus, turvalisus, keskkonnakaitse, uuringud ja tehnoloogia ning õiglast konkurentsiolekorda ja õiglasi ning võrdseid konkurentsitingimusi tagavate konkurentsieeskirjade kohaldamine.

2005. aasta esimesel poolel toimus India Tsiviillennunduse Ministeeriumi ja Euroopa Komisjoni talituste vahel positiivseid kontakte, mis võivad olla heaks aluseks Indiaga ametlike läbirääkimiste alustamiseks.

2. ELI JA INDIA VAHELISE POLIITILISTE NING MAJANDUSSUHETE KASVAV TÄHTSUS

- 2.1 Viimastel aastatel on India majandustulemused olnud muljetavaldavalt head: 1990. aastatel oli majanduskasv keskmiselt 6% aastas. 2003. aastal kasvas India sisemajanduse kogutoodang 8,6%.

EL, kellega toimub ligi veerand India kaubavahetusest, on India suurim kaubanduspartner ja tema peamine otseste välisinvesteeringute allikas.

¹ KOM(2005) 79 lõplik, 11.3.2005

² „ELi suunduva ja sealt lähtuva rahvusvahelise õhutranspordi tulevased arengud: AEA vaatenurk“. Oktoober 2004

³ Nõukogu 27. juuni 2005. aasta järeldused ühenduse lennundusala välispoliitika tegevuskava väljatöötamise kohta.

⁴ KOM(2004) 430 lõplik, 16.6.2004

Ainuüksi aastatel 2003–2004 kasvas ELi ja India kaubavahetus 34%. Samas on aga India ELi kaubanduspartnerite seas alles 12. kohal, jäädes maha sellistest maadest nagu Taiwan ja Korea. Näiteks ELi kaubavahetus Hiinaga oli 2004. aastal viis korda suurem kui Indiaga ja ELi otsesed välisinvesteeringud Hiinas ületasid Indiasse tehtud otseseid välisinvesteeringud enam kui kümnekordselt.

Need arvud näitavad India seni veel vallandamata majanduskasvu, kaubavahetuse ja investeerimise potentsiaali ulatust.

- 2.2 Ligi 1,1 miljardi elanikuga, muljetavaldava majanduskasvuga ja üldse tohutu potentsiaaliga India poliitiline mõju maailmas kasvab üha. ELi ja India suhted on viimastel aastatel intensiivistunud ja alates 2000. aastast on igal aastal peetud ELi ja India tippkohtumisi.

Komisjoni 2004. aasta juunis avaldatud teatistes „ELi ja India strateegiline partnerlus“ tegi komisjon ettepaneku tugevdada veelgi ELi ja India suhete poliitilist ning strateegilist mõõdet. ELi ja India majanduspartnerluse tugevdamiseks tegi komisjon ettepaneku strateegiliseks dialoogiks mitmetes sektorites, sealhulgas ettepaneku lennutranspordi alase koostöö süvendamiseks, algatades selleks tsiviillennunduse alase dialoogi ja läbirääkimised ELi ning India vahelise lennutranspordilepingu sõlmimiseks.

India 27. augustil 2004. aastal saadetud vastus komisjoni teatisele oli positiivne. India juhtis tähelepanu oma pingutustele otseste välisinvesteeringute India lennundussektoris kaasamisel ja lennuväljade infrastruktuuri tõhususe täiustamisel. Lisaks väljendas India valmidust kaaluda üldise lennutranspordilepingu sõlmimist ELiga, milles käsitleks muuhulgas turulepääsu, õigusnormide ja lennujuhtimise küsimusi.

- 2.3 2004. aasta novembris Haagis peetud ELi-India tippkohtumisel leppisid India ja EL kokku töötada ühiselt välja ELi ja India strateegilise partnerluse elluviimise üldine tegevuskava. Praegu toimub nimetatud tegevuskava koostamine.

3. INDIA KASVAV TÄHTSUS RAHVUSVAHELISES LENNUNDUSES – TURU LÄBILÕIGE

India – kiirelt kasvav ja muutuv lennundusturg

- 3.1 Pärast ühe aastakümne kestnud tagasihoidlikku kasvu (keskmiselt 5% võrra aastas) valitseb Indiasisesel lennundusturul nüüd buum, mille on põhjustanud sisemajanduse kogutoodangu suur kasv, sissetulekute üldine suurenemine, endast olulist turismireisijate potentsiaali kujutava linna-keskklassi kasv, uute osalejate, sealhulgas odavlennufirmade turule tulek ja piletihindade odavnemine. Viimastel aastatel India lennuliiklusturul toimunud kasv on olnud üks kiiremaid maailmas. 2004. aastal olevat lennuliiklus Indias kasvanud umbes 25% võrra.

Aastatel 1990–2004 on istekohtade arv ELi ja India vahelistel vahemaandumiseta regulaarlendudel kasvanud algselt 2,6 miljonilt 4,4 miljonile (kasv 70%).⁵ Tänu hiljuti kokkulepitud liiklusõiguste lisandumisele eeldatakse lähitulevikus

⁵

Allikas: OAG lennugraafikud

lennusageduste ja pakutavate istekohtade arvu veelgi kiiremat kasvu sedamööda, kuidas toimub uute liiklusõiguste realiseerimine turul.

- 3.2 Viimastel aastatel on avatud hulk uusi lennuliine sellistesse sihtkohtadesse nagu Bangalore, Hyderabad, Amritsar, Chennai ja Cochin.

Seitse ELi lennuettevõtjat veavad praegu regulaarlendudel reisijaid Indiasse ja Euroopasse lendavad kaks India lennufirmat (Air India ja kõige viimasel ajal ka Jet Airways). Lisaks sõidutavad kaks USA lennuettevõtjat reisijaid Euroopa kaudu Indiasse ja tagasi. Momendil tegutsetakse ELi ja India vahel 17 linnadevahelisel mõlemasuunalisel lennuliinil. Kõigist ELi ja India vahelistest vahemaandumiseta regulaarlendudest langeb suurim osa (32%) Saksamaa arvele, järgnevad Ühendkuningriik (31%), Prantsusmaa (18%) ja Holland (9%).

2004./2005. aasta talvel moodustasid ühtekokku 130st ELi ja India vahelisest iganädalasest lennust Lufthansa ja Air India osa kummalgi 22% ning firma British Airways osakaal oli 15%.

Vaade tulevikku

- 3.3 Eeldatakse, et India reisilennuliikluse kasvunumbrid on ka lähiaastatel muljetavaldavad. Rahvusvaheline Lennutranspordi Assotsiatsioon IATA prognoosib aastateks 2004–2008 Indiasse suunduva rahvusvahelise reisilennuliikluse kasvu keskmiselt 7,8% aastas. IATA prognoosi kohaselt kasvab India kaubaveoturg veelgi kiiremini – keskmine kasv on kuni 2008. aastani 8,4% aastas.

Organisatsioon Centre for Asia Pacific Aviation (Aasia ja Vaikse Ookeani Piirkonna Lennunduskeskus) prognoosib, et järgneval kümnel aastal kasvab India lennuliiklus tervikuna viie miljoni reisija võrra aastas ja et India riigisisene ning rahvusvaheline turg kasvavad 2004. aastaga võrreldes kuni 30% ja jõuavad mõlemad ligikaudu 20 miljoni reisijani.

India summaarne reisiliiklus eeldatakse suurenevat ligikaudu 44 miljonilt reisijalt 2004. aastal 58 miljonile reisijale aastal 2014.⁶ Maailmaturu prognoosis aastateks 2004–2023 näeb Airbus Lääne-Euroopa – India alamkontinendi turule kaheks järgnevak aastakümneks ette 6,5% suurust aastakeskmist kasvu.

Peamised turumõjurid

- 3.4 Minevikus on India valitsus pööranud turismipoliitikale vähe tähelepanu ega ole seda tähtsustanud.

Kuid turism on viimasel ajal olnud Indiasse suunduva ja sealt lähtuva lennuliikluse üks peamisi mõjutajaid. Palju on räägitud 2002. aastal Turismiministeeriumi poolt käivitatud kampaania „uskumatu India“ suurest edust. 2004. aastal käis Indias 3,4 miljonit väliskülast ehk 23.5% rohkem kui 2003. aastal. 2005. aastaks oodatakse saabujate arvu järsku kasvu kuni 30% võrra ja Turismiministeeriumi on võtnud eesmärgi, et 2020. aastaks külastaks Indiat 40 miljonit välituristi.

⁶ “Aasia/Vaikse ookeani piirkonna lennuliiklus – kasv ja kasvupiirangud”. Lennutranspordi töörühm (Air Transport Action Group - ATAG). 2001

Kiiresti kasvab ka Indiast välismaale sõitvate turistide arv: 2003. aastal hüppas see üles umbes 30% võrra ja jõudis ligikaudu 4,5 miljoni inimeseni.

- 3.5 Teiseks peamiseks India lennutransporti eeldatavasti mõjutavaks teguriks on pileti hinnad. Võrreldavates hindades on rahvusvaheliste lendude hinnad kahel viimasel aastakümnel üha kiiremini odavnenud. Ilmselt ei ole hinnalangus aga India osas täiel määral realiseerunud, kuna mahupiirangud on muutnud Indiasse suunduvate ja sealt lähtuvate lendude hinnad piirkonna teiste konkureerivate sihtkohtadega võrreldes suhteliselt kalliks. Praeguste andmete kohaselt on India ja sellega konkureerivate sihtkohtade hinnatasemetel erinevus märkimisväärne. Nii on näiteks teateid, et Suurbritanniast või Ühendriikidest Indiasse lendamine on reeglina umbes 40% kallim, võrreldes lennuga konkureerivatesse sihtkohtadesse, näiteks Taisse või Indoneesiasse.

Sellega seoses tuleb märkida, et 2005. aasta algul USA ja India vahel sõlmitud nn avatud taeva lepingu järel ootasid lennundusanalüütikud, et uus lepe toob kaasa märksa suurema hinnalanguse. Ühes allikas eeldati pileti hindade 20–30% suurust alanemist ja üks teine allikas ennustas, et pakkumise ja konkurentsi kasvu tõttu langevad praegu suurusjärgus 1000–1500 USA dollarit olevad pileti hinnad järgneva 12–18 kuuga ligikaudu 700 USA dollari tasemele.

Kui India eralennufirmadel lubatakse rahvusvahelisi lende korraldada, suurendab see konkurentsisurvet turgu valitsevatele ettevõtetele. Uustulnukate ja odavlennufirmade sisenemisel India koduturule arvatakse olevat riigisisest samasugused tagajärjed.

4. INDIA TSIVIILLENNUNDUSPOLIITIKA PÕHISUUNAD

Üldine poliitika

- 4.1 India tsiviillennundussektoris toimuvad praegu kiired muutused. India valitsus algatas 1990. lennutransporditeenuste majandusliku liberaliseerimise programmi, mille tulemuseks oli muuhulgas i) nn avatud taeva poliitika väljakuulutamine rahvusvahelistele kaubavedudele; ii) riigile mittekuuluvate firmade India turule lubamine ja iii) kolmandate maadega sõlmitud kahepoolsete lennunduslepingute järkjärguline liberaliseerimine.
- 4.2 India valitsus mõistab üha enam, et lennundussektor võib olla kogu üldise majandusarengu katalüsaatoriks. Seepärast moodustati 2003. aastal komitee eesotsas endise kabinetiministri Naresh Chandraga, mille ülesanne oli töötada välja uue riikliku tsiviillennunduspoliitika aluseks olev teedekaart. India praegune valitsus näib endiselt järgivat komitee peamisi soovitusi India lennundusturu ulatuslikuma avamise ja seal konkurentsi edendamise osas.

Naresh Chandra komitee aruandes deklareeriti, et tsiviillennundus vajab sellist kompleksset lähenemist, mis tugineks alljärgnevatele „neljale alussambale“:

- kõigile ettevõtjatele õiglase konkurentsiolukorra loomine;
- erasektori osaluse ja konkurentsi suurendamine turulepääsutõkete alandamise abil;

- rangete ohutusnormide järgimine ja reguleerijate usaldusväärne järelevalve lennutranspordi turu üle;
- sotsiaalselt vajalikke, kuid majanduslikult mittetasuvaid teenuseid osutavate institutsiooniliste mehhanismide läbipaistvus.

4.3 Komitee uurimistöö tulemuseks olid seitse üldjäreltust, sealhulgas ka järgmised.

- Edasilükkamatuks prioriteediks peeti senisest liberaalsemat maksusüsteemi koos kütusemaksude alandamisega. Neid komitee soovitusi ei ole valitsus siiani rakendanud.
- Komitee arvates oleks tulnud alandada liiga kõrgeid lennuväljatasusid ja liberaliseerida lennukikütuse tarnimise korda, et saada lennuväljadele juurde uusi tarnijaid.
- Valitsus näib olevat võtnud kuulda komitee soovitusi tühistada lennuliinide hajutamise eeskirjad, kuna 2004. aasta juunis muudeti senist süsteemi, millega kõigile operaatoritele oli määratud kohustuslik lennuliinide jaotus suurte linnade ja „kehvade“ ääremaaliinide vahel ja asendati see uue korraga, mille kohaselt eraettevõtjatelt kasseeritakse lõivu vähetulusate liinide teenindamise (avaliku teenindamise kohustuse) rahastamiseks.
- Samuti on leidnud järgimist soovitus lubada suurendada välismaiste aktsiainvesteeringute (välja arvatud välismaiste lennuliinide investeeringud) osakaalu lennuettevõtjate aktsiakapitalis 49%ni.

Turu avamine ja uued turule tulijad

4.4 2004. aasta lõpul otsustas India valitsus lubada eraõiguslikel lennuettevõtjatel, kes vastavad teatavatele nõuetele (nt on neil vähemalt 20 lennukist koosnev lennukipark ja enam kui viie aasta tegutsemiskogemus) tegutseda rahvusvahelistel liinidel. Kaks ettevõtjat (Jet Airways ja Air Sahara) vastavad juba neile nõuetele ja said hiljuti India valitsuselt loa lendudeks rahvusvahelistesse sihtkohtadesse.

Siseturul teenuseid osutavate lennuliinide arv kasvab kiiresti. Praegu tegutseb Indias seitse registreeritud regulaarlende korraldavat ettevõtjat: 1) riigile kuuluv Air India; 2) Indian Airlines; 3) Alliance Air (Indian Airlinesi tütarettevõtte); 4) Air Sahara; 5) Jet Airways (erafirma); 6) Air Deccan (eraomanduses olev odavlennuettevõtja) ja 7) Blue Dart Cargo (kes on spetsialiseerunud kaubavedudele).

Oodatakse, et ainuüksi 2005. aastal lisandub India turule veel viis lennuettevõtjat (SpiceJet, Kingfisher Airlines, Air India Express, Indus Airways ja Go Air).

4.5 India valitsus jätkab ka kahepoolsete lennunduslepingute edasise liberaliseerimise poliitikat. 2004. aasta detsembris otsustas India valitsus loobuda senisest praktikast nõuda määratud äriühingute vahel kohustuslikult sõlmitavate ärilepete alusel hüvitist liiklusõiguste tasakaalustamata kasutamise eest. Uutes lennunduslepingutes ei nähta ette selliseid kohustuslikke ärileppeid ja praegustest kohustuslikest hüvitamislepetest loobutakse järkjärgult hiljemalt viie aasta jooksul.

4.6 Valitsuse liberaalsemaks muutuva lennunduspoliitika üheks oluliseks tulemuseks on India ja USA vahel 2005. aasta aprillis allkirjastatud kahepoolne nn avatud taeva leping. Lepinguga kaotatakse kõik mahupiirangud ja kontroll konkurentsihindade

üle. Samuti on ettevõtete määramist käsitlevatest sätetest kõrvaldatud turulepääsu mahulised piirangud, kuid jäetud alles klassikalised omandust ja kontrolli puudutavad sätted ning piirangud. Lisaks mahuliste ja turulepääsu piirangute täielikult kaotamisele 3., 4. ning 5. vabaduse liiklusõiguse turgudel sätestatakse uus lepingus ka piiranguteta 7. vabadus puhtkaubavedudele. Eeldatavalt soodustab uus leping uute teenindusstruktuuride kujunemist ja siiani puudunud üle polaaralade kulgevate vahemaandumiseta lendude avamist India ning USA vahel. See sõltub tõhusate ülelennulubade saamisest lendudeks läbi Venemaa õhuruumi.

Hiljutistes kahepoolsetes lepingutes mitmete riikide, sealhulgas näiteks Hiina ja Ühendkuningriigi, on India lisaks nõustunud ka liiklusõigusi oluliselt laiendama.

Infrastruktuuri kitsaskohad

- 4.7 Indias viimasel ajal toimunud äärmiselt kiire lennutranspordi nõudluse kasv toob ilmsiks tõsised kitsaskohad India lennunduse infrastruktuuris, eelkõige seoses lennuväljade ja olemasolevate lennukitega. Olemasolevate lennuväljade võimsused ja teenused on ebapiisavad, piiranguteks kujunevad nii lennuradade ja parklakohtade arv kui ka terminaalide vastuvõtuvõime.

India valitsus püüab kaasata erakapitali uutes partnerlussuhetes osalema. Bangalore'is ja Hyderabadis rajatakse täiesti uusi lennuvälju. Valitsus otsib strateegilisi partnereid Mumbai ja New Delhi lennujaamade aktsionärideks. 2005. aasta märtsis palus India valitsus üheksal esimese valiku läbinud pakkujal esitada rahastamispakkumised. Esimese valikuetapi läbinud konsortsiumis osalevad mitmed Euroopa lennujaamade registreeritud ettevõtjad.

Äriühingute Air India ja Indian Airlines osaline erastamine ei ole senini õnnestunud ning see pidurdab nende lennukiparkide laiendamist ja uuendamist erakapitali poolt ärilistel alustel. Valitsus näib seetõttu olevat otsustanud ise neid lennuettevõtjaid tugevdada ja anda lennukite ostmiseks riigi tagatised.

Et rahuldada Indias kasvavat nõudlust lennutransporditeenuste järele, tuleb lennutranspordi infrastruktuuri osas teha suuri investeeringuid nii lennujaamadesse, lennukitesse, lennujuhtimise tehnikasse kui ka tugirajatistesse. Näiteks India Tsiivilnennunduse Ministeeriumi arvates tuleb lähiaastatel investeerida India lennujaamadesse ligi 8 miljardit eurot.

2004. aasta detsembris teatati 10 uue lennujaama ehitamise ja veel 15 lennujaama moderniseerimise kavadest (lisaks neljale tähtsamale, s.o Delhi, Mumbai, Calcutta ja Chennai lennujaamale).

India lennundusturu moderniseerimist jätkuvalt takistavad tegurid

- 4.8 India valitsus näib olevat otsustanud ajada ühtset ja turusuunitlusega lennunduspoliitikat, mille aluseks on võrdne kohtlemine ja konkurents. See on väga julgustav. Oma kodumaal kritiseeritakse India valitsust aga jätkuvalt järgmiste puuduste eest: i) liiga vähene läbipaistvus poliitilisel tasandil; ii) otsustus- ja täidesaatmisprotsesside aeglus; iii) tõhusa konkurentsiseaduse puudumine; iv) erainvesteeringuid soodustava keskkonna puudumine ja v) otsestele välisinvesteeringutele kehtestatud piirangud.

Nimetatud mured võivad leida käsitlemist peatselt avaldatavas valitsuse poliitikat kajastavas valges raamatus.

Tehnikaalne koostöö

- 4.9 Kiiresti kasvav nõudlus lennutranspordi järele toob kaasa ka märkimisväärsed tehnoloogilisi probleeme lennuohutuse, turvalisuse ja lennujuhtimise osas. Sellega seoses on ELi kaasfinantseeritav „ELi ja India tsiviillennundusalase koostöö projekt“ India valitsuse silmis väga väärtuslik. Projekt käivitati 2001. aastal ja pidi lõpule jõudma 2006. aasta lõpuks ning ühenduse rahastatav ELi toetus sellele oli 18 miljonit eurot. Nii India võimud ja äritegelased kui ka Euroopa äriühingud on väljendanud suurt huvi selle projekti kestuse pikendamise või teiste samasuguste pikaajaliste koostöövormide vastu.

5. JÄRELDUSED: TULEVASEST ELi JA INDIA LENNUTRASPORDILEPINGUST SAADAV OLULINE LISANDVÄÄRTUS

- 5.1 Alates 1940. aastatest on ELi ja India suhted tsiviillennunduse vallas põhinenud üksikute liikmesriikide ja India vahel sõlmitud kahepoolsetel lennunduslepingutel, mille kooskõlastamine ühenduse tasandil on olnud vähene või täiesti olematu. 25st ELi liikmesriigist on 22-l (kõigil peale kolme Balti riigi) Indiaga sõlmitud kahepoolsed lennunduslepingud. Neis määratakse tavaliselt liikmesriigi tasandil üks-kaks (harva ka rohkem) rahvuslikku lennuettevõtjat, kellele lubatakse Indiasse viivatel lennuliinidel tegutseda. Lisaks on kahepoolsete lepingutega sätestatud liiklusõigused samuti piiratud, mis omakorda tõkestab konkurentsi.

Euroopa Kohtu 5. novembri 2002. aasta otsuste järel tuleb kehtivatesse, riikliku kuuluvuse põhjal määratud lennuettevõtjaid sätestavatesse kahepoolsetesse lennunduslepingutesse kiires korras teha muudatused, s.t viia õiguskindluse taastamiseks neisse sisse ühenduse ettevõtjate määramise klauslid, mis annavad opereerimisõiguse kõigile mõnes liikmesriigis asutatud ühenduse lennuettevõtjatele.

- 5.2 Viimastel kuudel liikmesriikide ja India vahel peetud kahepoolsete läbirääkimiste käik ja tulemused ei ole veel viinud kehtivate lepingute ühtlustamisele ühenduse õigusnormidega. Seetõttu jäävad Indiaga sõlmitud kahepoolsed lepingud endiselt õiguslikust seisukohast kaitsetuks.
- 5.3 Siiski on komisjonil horisontaalsete volituste abil õnnestunud 2005. aasta jooksul enam kui 250 kahepoolset lepingut ühenduse õigusnormidega vastavusse viia. India, kes hiljutistel kahepoolsetel läbirääkimistel liikmesriikidega ei ole suutnud kogu ühendust hõlmavat ettevõtjate määramise seisukohta koheselt omaks võtta, on siiski lubanud arutada seda küsimust Euroopa Komisjoniga seoses tõenäolise tulevase horisontaallepinguga. Viimastel kuudel on sellega seoses peetud Indiaga ettevalmistavaid kõnelusi ja saavutatud edasiminekut.

Ühenduse lähenemisviisist tulenev kasu ja lisandväärtus

- 5.4 Et ELi sisesel lennundusturul on välja kujundatud tugev ühenduse mõõde, oleks järjekindel ja loogiline järgida nimetatud mõõdet ka ELi välissuhetes. Pealegi on ELi vastavad kogemused paljudele kolmandatele maadele kasulikuks eeskujuks.

- 5.5 ELi ja India vaheline avatud lennunduspiirkond annaks olulist majanduslikku kasu. Euroopa Komisjoni tellitud hiljutises uuringus hinnati ligikaudselt, millist pikemaajalist majanduslikku kasu võiks mõlemal poolel olla täielikult liberaliseeritud ELi ja India vahelisest lennundusturust, mille maht oleks suurusjärgus 200 korda sada miljonit eurot aastas. On tähtis, et läbirääkimisi tulevase üldise lepingu võimalikuks sõlmimiseks peetaks vastastikku kasulike tulemuste saavutamise vaimus.

Turu järkjärguline avamine koos õigusnormide lähendamisega

- 5.6 Ilmselt oleks esmatähtis tagada, et turgude avamine ja integreerimine toimuks tasakaalustatult, võttes arvesse muid olulisi poliitikaeesmärke ja tasandades võimalikke negatiivseid kõrvalmõjusid.

Seetõttu on oluline tagada, et turu avamise protsess toimuks koos lennuohutuse, turvalisuse, keskkonnakaitse ja konkurentsioiguse küsimusi käsitlevate õigusnormide alase koostööga ja nende järkjärgulise lähendamisega, mis tagaks võrdsete võimaluste alusel ühesuguse konkurentsiolekorra ja ausa konkurentsi.

Kuidas jätkata

- 5.7 Nagu käesolevast teatisest nähtub, on India asunud oma tsiviillennundussektoris põhjalike muutuste teele, mille aluseks on turu järkjärguline avamine ja reformimine.

India lennutranspordisektori areng eeldab ka edaspidi märkimisväärseid pingutusi, et rahuldada kiiresti kasvavat nõudlust ja tarbijate üha suuremaid ootusi. Senisest tihedam koostöö ELi ja India vahel oleks mõlemapoolselt kasulik, avaks nii ELile kui ka Indiale olulisi uusi võimalusi ja aitaks kaasa tõhusa ning ohutu lennundussektori kujundamisele.

Seepärast tuleks nüüd suunata pingutused sellele, et muuta lennutransport ELi ja India vahelise koostöö keskseks valdkonnaks ning edendada seeläbi India ja ELi vahelist strateegilist partnerlust. Seetõttu peab komisjon oluliseks pakkuda Indiale senisest tihedamat laiaulatuslikku koostööd tsiviillennunduse alal.

Sellise koostöö esimese sammuna tuleb tegelda India ja liikmesriikide vaheliste kahepoolsete lepingute õiguslike küsimustega ja need lahendada.

- 5.8 Siiski ei peaks Indiaga sõlmitav leping piirduma ühenduse lennuettevõtjate määramise klauslite alase kokkuleppega. See peaks minema kaugemale ja looma ambitsioonika raamistiku, milles on ühendatud sellised laiemad lennundusküsimused nagu koostöö lennuohutust, turvalisust, lennujuhtimist, tehnoloogiat ja teadusuuringuid käsitlevate õigusnormide alal, „äritegemise“ küsimused ja tööstuskoostöö. Keskkonnaküsimuste osas peab leping olema kooskõlas ELi säästva arengu põhimõtetega. Eespool nimetatud majandusliku kasu kõrval toob lennuliikluse oodatav kasv kaasa ka ebasoovitavaid kõrvalmõjusid, eriti lennujaamade lähiümbruse õhukvaliteedi ja müratasemete osas ning globaalsete kliimamuutuste kiirendajana. On tähtis, et leping ei piiraks ELi võimet kohaldada selliste negatiivsete mõjude leevendamiseks regulatsioone või majandusmeetmeid.

Suurtest ambitsioonidest hoolimata võib täielikult avatud lennunduspiirkonna moodustamine Indiaga olla aeganõudev ja seda oleks kõige parem teostada etapiviisiliselt, et võimaldada uute eeskirjade järkjärgulise kehtestamisega sujuvat üleminekut ja turgude integreerimist.

- 5.9 Volituste ulatust käsitlev komisjoni ettepanek on esitatud eraldi soovitusel nõukogule, mis sisaldab ka ettepanekut läbirääkimissuuniste kohta.

Selle põhjal teeb komisjon ettepaneku India Vabariigiga läbirääkimiste pidamiseks ja üldise avatud lennunduslepingu sõlmimiseks ja kutsub nõukogu andma komisjonile volitused alustada Euroopa Ühenduse nimel läbirääkimisi sellise lepingu sõlmimiseks.

Läbirääkimissuunistega seatud eesmärkide saavutamiseks ja edasiarendamiseks teeb komisjon tihedat koostööd liikmesriikide ja kõigi asjaomaste sidusrühmadega.