



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 5.9.2005
COM(2005) 409 galīgā redakcija

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS

Kopienas civilās aviācijas politikas izstrāde attiecībā uz Indijas Republiku

1. IEVADS UN KOPSAVILKUMS

- 1.1. Indijas Republikā, pasaules lielākajā demokrātiskajā valstī un otrā visblīvāk apdzīvotajā valstī, ātri notiek pārmaiņas, un tā ir kļuvusi par nozīmīgu ekonomisku spēku Āzijā. Pēc dažām desmitgadēm, kurās Indija gājusi pati savu ekonomikas un politisko ceļu, tā kļūst aizvien atvērtāka un aktīvi sāk darboties pasaules mērogā.

Šobrīd Indija ir viena no sešām valstīm pasaulē, kurās ekonomika attīstās visstraujāk. Indijā ir dinamiski un ātri augoši patēriņa tirgi, tajā strauji veidojas vidusšķira, kurā jau ir vairāk par 250 miljoniem iedzīvotāju. Visas ekonomikas prognozes attiecībā uz Indiju norāda uz nepārtrauktu un strauju iekšzemes kopprodukta pieaugumu. Deviņdesmitajos gados Indijā gada ekonomiskās izaugsmes koeficients vidēji bija 6%, pēdējā laikā tam ir tendence palielināties vēl straujāk līdz 8% iespaidīgajam rādītājam un turpmākajos gados vēl vairāk.

- 1.2. Indijas ekonomika acīmredzami ir ieguvusi no politikas, kas orientēta uz tirgu, ko sāka īstenot kopš deviņdesmitajiem gadiem un ko pastiprināja pašreizējā valdība. Indija attīstās kā svarīgs pasaules mēroga ārpakalpojumu centrs daudzām ražošanas nozarēm un pakalpojumu sniegšanas uzņēmumiem, un Indijas rūpniecības nozares kļūst starptautiski konkurētspējīgas.

ES un Indijai jau ir ciešas attiecības, kas balstās uz vienotām vērtībām un mērķiem. Pārstāvēt gandrīz vienu ceturto daļu no Indijas kopējā tirdzniecības apjoma, ES ir Indijas lielākā tirdzniecības partnere un arī galvenais ārvalstu tiešo investīciju avots.

- 1.3. Pieprasījums pēc gaisa transporta Indijā ātri palielinās gan attiecībā uz korporatīviem biznesa ceļojumiem, gan starptautisko tūrisma (ārvalstu apmeklētāji, kā arī dažādas Indijas etniskās kopienas, kas dzīvo ārzemēs), gan arī attiecībā uz iekšzemes ceļojumiem.

Indijas gaisa satiksmes tirgus patlaban ir viens no visstraujāk augošajiem pasaulē. Ziņots, ka 2004. gadā gaisa satiksme Indijā ir palielinājusies par aptuveni 25%. Gaisa satiksmei attīstoties tik strauji, gaisa transporta infrastruktūrā rodas nopietni sastrēgumi gan lidostu jaudas, gan pieejamo gaisa kuģu skaita ziņā.

- 1.4. Tiek uzskatīts, ka starp pasākumiem, kas veicami, lai attīstītu un modernizētu Indijas aviācijas nozari ar nolūku apmierināt augošo pieprasījumu un klientu vēlmes, ir tirgus atvēršana un centieni Indijas aviācijas tirgum piesaistīt privāto un ārvalstu kapitālu. Lai gan Indijas aviācijas nozarei ilgi bija raksturīga ierobežojoša pieeja un stingra valsts kontrole, tomēr pēdējos gados Indija ir spērusi noteiktus soļus pretī atvērtākam un konkurētspējīgākam aviācijas tirgum.

Neparasto izaugsmes koeficientu un pakāpeniskas tirgus atvēršanas dēļ Indija piedāvā jaunas biznesa iespējas un arī lielu izaugsmes potenciālu arī Eiropas aviosabiedrībām, gaisa kuģu ražotājiem un pakalpojumu sniedzējiem.

- 1.5. Eiropas Kopienas 2002. gada 5. novembra “atvērto debesu” spriedumu dēļ 22 divpusējie nolīgumi starp dalībvalstīm un Indiju nav ilgtspējīgi un tie ir jāgroza. Komisijai ir dotas “horizontālas” pilnvaras apspriest ar trešām valstīm nepieciešamos labojumus divpusējos nolīgumos.

Taču, ņemot vērā (i) pieaugošo Indijas aviācijas tirgus nozīmīgumu, (ii) grūtības, ar kurām sastapās individuālas dalībvalstis, vēloties saskaņot divpusējos nolīgumus ar Kopienas tiesību aktiem pat sarunās, kur Indijas varas iestādes pieprasīja un panāca ievērojamas papildu pārvadāšanas tiesības, un (iii) vispārējos tiesiska un ekonomiska rakstura ieguvumus no fragmentāras Eiropas pieejas attiecībās ar Indiju aizvietošanas ar visaptverošu, saskaņotu un liberālu pieeju, Komisija uzskata, ka patreiz ir nepieciešams radīt plašāka mēroga iespējas starp Indiju un Eiropas Kopienas attiecībā uz gaisa transportu.

Tāpēc Indija Komisijas paziņojumā “*Programmas izstrāde Kopienas ārējai politikai aviācijas jomā*”¹ tika norādīta kā iespējamā galvenā mērķvalsts Kopienas aptverošam nolīgumam. Arī Eiropas Aviokompāniju asociācija ir norādījusi Indiju kā īpaši nozīmīgu tirgu, saistībā ar kuru visaptverošs Kopienas nolīgums varētu sevi attaisnot².

Savos secinājumos par ārējām attiecībām aviācijas jomā Padome ir skaidri minējusi Indiju kā potenciālo pretendenti turpmākajam pieprasījumam pēc visaptverošām sarunu pilnvarām.³

- 1.6. Savā 2004. gada augusta atbildē uz Eiropas Komisijas paziņojumu “ES un Indijas stratēģiskās partnerattiecības”⁴, Indija ir paudusi gatavību apspriest visaptverošu gaisa transporta nolīgumu ar ES.

Ar šo ziņojumu Komisija iesaka Padomei apstiprināt Komisiju kā sarunu vedēju Eiropas Kopienas vārdā par visaptveroša nolīguma noslēgšanu attiecībā uz Atvērtu aviācijas zonu ar Indiju, apvienojot tirgus atvēršanu ar paralēlu sadarbību regulējuma izveidē un/vai konvergenci īpaši prioritārajās jomās, piemēram, aviācijas lidojumu drošība, aviācijas drošība, vides aizsardzība, pasažieru aizsardzība un konkurences noteikumu piemērošana, kas nodrošina vienādus spēles noteikumus un taisnīgus un vienlīdzīgus konkurences noteikumus.

2005. gada pirmajā pusē tika attīstīti pozitīvi izpētes kontakti starp Indijas Civilās aviācijas ministriju un Eiropas Komisijas dienestiem, kas var kalpot par labu pamatu, lai uzsāktu oficiālas sarunas ar Indiju.

2. ES UN INDIJAS POLITISKO UN EKONOMISKO ATTIECĪBU PIEAUGOŠĀ NOZĪME

- 2.1. Pēdējos gados Indijas ekonomika piedzīvoja iespaidīgu ekonomisko rādītāju pieaugumu, kas 1990. gados bija aptuveni 6%. 2003. gadā Indijas nacionālais kopprodukts pieauga par 8.6%.

¹ KOM(2005) 79 galīgais, 11.03.2005

² “*Starptautiskā gaisa transporta uz ES un no tās turpmāka attīstība: Eiropas Aviokompāniju asociācijas perspektīvas*”, 2004. gada oktobris

³ Padomes 2005. gada 27. jūnija Secinājumi par Programmas izstrādi Kopienas ārējai politikai aviācijas jomā.

⁴ KOM(2004) 430 galīgais, 16.06.2004

Pārstāvēt gandrīz vienu ceturto daļu no Indijas kopējā tirdzniecības apjoma, ES ir Indijas lielākais tirdzniecības partneris un arī tās galvenais tiešo investīciju uz ārvalstīm avots.

Tikai laika posmā no 2003. līdz 2004. gadam ES un Indijas tirdzniecības apjomi pieauga par 34%. Taču Indija ir tikai Eiropas Savienības 12. lielākais tirdzniecības partneris aiz tādām valstīm kā Taivāna un Koreja. ES tirdzniecības apjomi ar Ķīnu 2004. gadā, piemēram, bija vairāk kā piecas reizes lielāki nekā tirdzniecības apjomi ar Indiju, un ES tiešās investīcijas Ķīnā bija vairāk nekā 10 reizes lielākas nekā tiešās investīcijas Indijā.

Šie skaitļi rāda vēl neizmantotā ekonomikas pieauguma, tirdzniecības un iespējamo investīciju potenciāla apjomu Indijā.

- 2.2. Pateicoties iedzīvotāju skaitam, kas tuvojas gandrīz 1,1 miljardam cilvēku, iespaidīgajiem ekonomikas pieauguma rādītājiem un milzīgajam potenciālam kopumā, Indijas politiskais statuss pasaulē kļūst aizvien nozīmīgāks. Pēdējo gadu laikā ir pieaugusi ES un Indijas attiecību intensitāte, un kopš 2000. gada starp ES un Indiju ik gadu tiek organizētas tikšanās visaugstākajā līmenī.

Komisijas 2004. gada jūnija paziņojumā par “ES un Indijas stratēģiskajām partnerattiecībām” Komisija piedāvāja turpināt nostiprināt ES un Indijas attiecību politiskos un stratēģiskos apjomus. Komisija piedāvāja vairākus stratēģiskus dialogus pa nozarēm ar mērķi nostiprināt ekonomiska rakstura partnerattiecības starp ES un Indiju, ieskaitot priekšlikumu veicināt sadarbību attiecībā uz gaisa transportu, uzsākot dialogu par civilo aviāciju un sarunas par ES un Indijas gaisa transporta nolīgumu.

Indijas 2004. gada 27. augusta atbilde uz Komisijas paziņojumu bija pozitīva. Indija pasvītēja savus centienus, kuru mērķis ir piesaistīt tiešās ārvalstu investīcijas Indijas aviācijas nozarei un uzlabot lidostu infrastruktūras efektivitāti. Indija puda arī gatavību apsvērt visaptverošu nolīgumu ar ES par gaisa transportu, ietverot tirgus pieejas, regulējuma un gaisa satiksmes menedžmenta jautājumus.

- 2.3. 5. Indijas un ES galotņu tikšanās laikā, kas notika 2004. gada novembrī Hāgā, Indija un ES vienojās kopīgi izstrādāt visaptverošu ES un Indijas darbības plānu stratēģisku partnerattiecību īstenošanai. Šis darbības plāns pašreiz top.

3. INDIJAS PIEAUGOŠĀ NOZĪME STARPTAUTISKAJĀ AVIĀCIJĀ – TIRGUS PROFILS

Indija – aviācijas tirgus, kas ātri aug un pārveidojas

- 3.1. Pēc desmitgades ar viduvējiem pieauguma rādītājiem, kas sasniedza apmēram 5% gadā, iekšzemes aviācijas tirgus Indijā strauji attīstās, pateicoties iekšzemes kopprodukta ievērojamajam pieaugumam, lielākiem kopīgajiem ienākumiem, pieaugošajam pilsētu vidusslānim, kas ir nozīmīgs potenciāls tūrisma attīstībai, kā arī tam, ka parādās jauni ienācēji, tostarp zemo cenu pārvadātājkompanijas, un krītas biļešu cenas. Pēdējos gados Indijas gaisa satiksmes tirgus ir bijis starp visātrāk augošajiem tirgiem pasaulē. 2004. gadā tika ziņots, ka gaisa satiksmes apjomi Indijā ir pieauguši par aptuveni 25%.

Kopš 1990. gada pieejamo vietu skaits plānotajos bezpieturu lidojumos starp ES un Indiju ir palielinājies no 2.6 līdz 4.4 miljoniem 2004. gadā (+70%).⁵ Sakarā ar nesen apstiprināto pārvadāšanas noteikumu palielināšanu dažos nākamajos gados ir paredzams lidojumu biežuma un pieejamo vietu skaita pieaugums, jo tirgū tiek ieviesti jauni pārvadāšanas noteikumi.

- 3.2. Dažu pēdējo gadu laikā ir izveidots ievērojams skaits jaunu maršrutu uz tādām vietām kā Bengalora, Haiderbada, Armitsara, Čenai un Košina.

Septiņi ES pārvadātāji patlaban ved pasažierus uz Indiju pa noteiktiem maršrutiem, kamēr pašreiz tikai divi Indijas pārvadātāji (*Air India* un pavisam nesen arī *Jet Airways*) lido uz Eiropu. Bez tam, divi ASV pārvadātāji pārvadā pasažierus caur Eiropu uz Indiju un atpakaļ. Kopā starp Indijas un ES lielpilsētām pašreiz darbojas 17 maršruti. Lielākā daļa no bezpieturu satiksmes lidojumiem starp ES un Indiju ir ar Vāciju ar 32% no kopējās satiksmes, tad seko Apvienotā Karaliste (31%), Francija (18%) un Nīderlande (9%).

No kopējā skaita 130 lidojumiem nedēļā starp ES un Indiju 2004./2005. gada ziemā aviokompānijas *Lufthansa* un *Air India* katra veica 22% lidojumu, kamēr aviokompānija *British Airways* veica 15% lidojumu.

Skats uz priekšu

- 3.3. Nākamajos gados tiek gaidīts, ka arī turpmākais to rādītāju, kuri attiecas uz Indijas pasažieru pārvadāšanu pa gaisu, pieaugums paliks iespaidīgs. Starptautiskā Gaisa transporta asociācija, *IATA*, laika periodā no 2004. līdz 2008. gadam prognozē, ka starptautiskās pasažieru satiksmes uz Indiju pieaugums ik gadu būs vidēji 7.8% apmērā. *IATA* prognozē, ka Indijas kravas pārvadāšanas tirgus apjomi līdz 2008. gadam pieaugs pat straujāk – apmēram par 8.4% gadā.

Klusā okeāna Āzijas valstu aviācijas centrs prognozē, ka kopējais gaisa satiksmes apjoms Indijā pieaugs par pieciem miljoniem pasažieru ik gadu turpmāko desmit gadu laikā un ka Indijas iekšējā tirgus un starptautisko tirgu apjoms 2004. kalendārajā gadā pieaugs par apmēram 30% ar aptuveni 20 miljoniem pasažieru katrs.

Tiek gaidīts, ka kopējais pasažieru pārvadāšanas apjoms Indijā pieaugs no aptuveni 44 miljoniem pasažieru 2004. gadā līdz 58 miljoniem pasažieru 2014. gadā.⁶ Savā Vispasaules tirgus prognozē 2004.-2023. gadam *Airbus* nākamajās divās desmitgadēs Rietumeiropas un Indijas tirgū paredz ikgadējo rādītāju pieaugumi vidēji par 6.5%.

Galvenie tirgus attīstības virzītājspēki

- 3.4. Vēsturiski Indijas valdība ir veltījusi ierobežotu interesi tūrisma politikai un to nav uzskatījusi par prioritāru nozari.

⁵ Avots: *OAG* saraksti.

⁶ “Āzijas un Klusā okeāna reģiona gaisa satiksme – pieaugums un ierobežojumi”, Gaisa transporta darba grupa (*ATAG*), 2001.

Taču tūrisms ir bijis viens no galvenajiem virzītājspēkiem nesenā starptautiskajā gaisa satiksmē. Tūrisma ministrijas 2002. gadā īstenotajai kampaņai “Neticamā Indija” ir bijuši lieli panākumi. 2004. gadā Indija uzņēma 3.4 miljonus ārvalstu apmeklētāju, kas ir par 23.5% vairāk nekā 2003. gadā. Tiek lēsts, ka apmeklētāju skaits 2005. gadā būs apmēram par 30% lielāks, un Tūrisma ministrija ir nospraudusi mērķi, lai līdz 2020. gadam Indiju būtu apmeklējuši 40 miljoni ārvalstu tūristu.

Arī Indijas tūrisma apjomi uz ārvalstīm ātri pieaug un 2003. gadā pieaugs par kādiem 30% līdz aptuveni 4.5 miljoniem.

- 3.5. Vēl viens tirgus attīstības virzītājspēks nākotnes pieprasījumam pēc gaisa transporta Indijā ir braukšanas maksa. Reālos skaitļos braukšanas maksa starptautiskajos reisos pēdējo divu desmitgažu laikā ir pakāpeniski samazinājusies. Tomēr šī samazināšanās nav pilnībā notikusi saistībā ar Indiju, jo jaudas ierobežojumu dēļ braukšanas maksa uz Indiju un no tās salīdzinājumā ar līdzīgiem galamērķiem reģionā ir pieaugusi. Pašlaik tiek ziņots, ka starpība starp braukšanas maksas līmeni Indijā un līdzīga galamērķa valstīs ir ievērojama. Piemēram, tiek ziņots, ka lidojums uz Indiju no Lielbritānijas vai Savienotajām Valstīm parasti ir apmēram par 40% dārgāks nekā lidojums uz līdzīgiem galamērķiem, tādiem kā Taizeme vai Indonēzija.

Šajā kontekstā ir vērts pieminēt, ka saskaņā ar 2005. gada sākumā noslēgto “Atvērto debesu” nolīgumu starp ASV un Indiju, industrijas analītiķi pēc jaunā nolīguma stāšanās spēkā paredzēja ievērojami zemākas cenas. Viens avots paredzēja braukšanas maksas krišanos par 20-30%, kamēr otrs paredzēja, ka pašreizējais lidojumu cenu līmenis, kuru apmērs ir 1,000-1,500 USD, turpmāko 12-18 mēnešu laikā lielāka piedāvājuma un konkurences rezultātā nokritīsies līdz aptuveni 700 USD.

Atļauja privātajiem Indijas pārvadātājiem lidot starptautiskajos maršrutos palielinās konkurences spiedienu, ar ko saskarsies attiecīgie pārvadātāji. Līdz ar jaunienācēju un zemo cenu kompāniju parādīšanos Indijas iekšzemes tirgū tiek paredzētas tādas pašas sekas arī pašā Indijā.

4. Galvenās tendences attiecībā uz Indijas civilās aviācijas politiku

Vispārējā politika

- 4.1. Indijas civilās aviācijas sektors šajos gados piedzīvo ātru transformāciju. 1990. gadā Indijas valdība uzsāka gaisa transporta pakalpojumu ekonomiskās liberalizācijas programmu, kura cita starpā vainagojās ar (i) “atvērto debesu” politikas izsludināšanu attiecībā uz kravu pārvadāšanu starptautiskajos maršrutos; (ii) atļauju aviokompānijām, kuras nepieder valstij, ienākt Indijas tirgū un (iii) pakāpenisku divpusējo gaisa transporta pakalpojumu nolīgumu ar trešajām valstīm liberalizāciju.
- 4.2. Indijas valdība joprojām atzīst, ka aviācijas nozare var būt vispārējas ekonomiskās attīstības katalizators, un tāpēc 2003. gadā izveidoja Komiteju, ko vada kādreizējais ministru kabineta sekretārs Naresh Chandra, lai radītu Ceļa karti kā pamatu jaunai nacionālajai civilās aviācijas politikai. Šķiet, ka pašreizējā Indijas valdība turpina izmantot Komitejas galvenos ieteikumus par atvērtāka un konkurētspējīgāka aviācijas tirgus izveidošanu Indijā.

Naresh Chandra Komitejas ziņojumā tika teikts, ka civilajai aviācijai ir nepieciešama kompleksa pieeja, kura balstās uz šādiem “četriem pamatpīlāriem”:

- vienotu spēles noteikumu ieviešana visiem tirgus dalībniekiem;
- privātā kapitāla dalības un konkurences palielināšana, samazinot piekļuves ierobežojumus;
- stingru drošības standartu ievērošana, kā arī saprātīga gaisa transporta tirgus tiesiskā pārraudzība;
- caurredzamas institūcijas, kas sniedz sabiedrībai nepieciešamus, bet ekonomiski neizdevīgus pakalpojumus.

4.3. Komitejas veiktais pētījums noveda pie vairākiem vispārēja rakstura secinājumiem, tai skaitā arī šādiem:

- Kā steidzamu prioritāti tā piedāvāja liberālāku nodokļu režīmu, kas varētu ietvert degvielas cenu samazināšanu. Valdība vēl nav gatava pieņemt tās ieteikumus šajā sakarā.
- Komiteja uzskatīja, ka lidostu nodokļi ir pārāk augsti un ka tos būtu jāsamazina, un ka aviācijas degvielas piegādei būtu jābūt liberalizētai, lai lidostās ielaistu papildu piegādātājus.
- Komitejas uzskatus par maršrutu izkliešanas noteikumu likvidēšanu, šķiet, valdība ir ņēmusi vērā 2004. gada jūnijā, tādējādi izmainot veco sistēmu ar visiem operatoriem obligāto pakalpojumu sniegšanu maršrutos starp lielākajām pilsētām un “sīkajos” maznozīmīgajos maršrutos ar privātu operatoru nodarbināšanu, ļaujot tiem izdarīt kapitālieguldījumus neekonomiskajos maršrutos (sabiedriskās funkcijas).
- Līdzīgi tika sekots ierosinājumam, ka būtu jātiek atļautām līdz 49% lielām ārvalstu kapitāla investīcijām aviokompānijās (izņemot no ārvalstu aviokompānijām).

Tirgus atvēršana un jaunienācēji

4.4. 2004. gada beigās Indijas valdība nolēma atļaut privātajiem pārvadātājiem, kuri atbilst noteiktiem kritērijiem (t.i., kuru lidmašīnu flote sastāv no vismaz 20 lidmašīnām un kam ir vairāk nekā piecu gadu darbības pieredze), darboties starptautiskajos maršrutos. Divi pārvadātāji (*Jet Airways* un *Air Sahara*) jau tam ir kvalificējušies un Indijas valdība tiem nesen piešķirusi tiesības lidot starptautiskajos maršrutos.

Aviokompāniju, kas sniedz pakalpojumus iekšzemes tirgū, skaits pieaug ātri. Pašreiz Indijā ir septiņas reģistrētas aviokompānijas: 1) valstij piederošā *Air India*; 2) *Indian Airlines*; 3) *Alliance Air* (*Indian Airlines* meitasuzņēmums); 4) *Air Sahara*; 5) *Jet Airways* (privāta kompānija); 6) *Air Deccan* (privāta zemo cenu kompānija); un 7) *Blue Dart Cargo* (pārvadātājs, kas specializējies kravu pārvadāšanā).

Tikai vienā 2005. gadā ir sagaidāms, ka Indijas tirgū ienāks vēl pieci pārvadātāji (*SpiceJet*; *Kingfisher Airlines*; *Air India Express*; *Indus Airways* un *Go Air*).

- 4.5. Indijas valdība turpina arī savu turpmākas divpusējo gaisa transporta pakalpojumu nolīgumu liberalizācijas politiku. 2004. gada decembrī Indijas valdība nolēma neturpināt praksi, kad saskaņā ar obligātajām komercvienošanām starp nozīmētajiem uzņēmumiem tika prasīta kompensācija par nelīdzsvarotību pārvadāšanas tiesību izmantošanā. Neviens jaunais gaisa transporta pakalpojumu nolīgums neietvers šādu obligātu komercvienošanu un pastāvošās obligātās komercvienošanās tiks pakāpeniski izslēgtas vēlākais piecu gadu laikā.
- 4.6. Valdības aizvien liberālākās aviācijas politikas nozīmīgs rezultāts ir tas, ka Indija un ASV 2005. gada aprīlī parakstīja divpusēju “atvērto debesu” nolīgumu. Nolīgums atceļ visus ierobežojumus attiecībā uz jaudu un konkurētspējīgu cenu veidošanas kontroli. Noteikumi par pārvadātāju nozīmēšanu arī atceļ visas kvantitatīvās kontroles iekļūšanai tirgū, tomēr paliekot spēkā klasiskajiem īpašumtiesību kontroles noteikumiem un ierobežojumiem. Taču, lai pilnīgi atceltu valsts regulējošo darbību attiecībā uz jaudu un piekļūšanu 3., 4. un 5. brīvības tirgiem, jaunais nolīgums paredz arī neierobežotu 7. brīvību visiem kravu pārvadāšanas dienestiem. Tiek gaidīts, ka ar jauno nolīgumu tiks atvieglota jauna veida pakalpojumu izveide, pieļaujot bezpieturu lidojumus pāri polārajam lokam starp ASV un Indiju, kādi līdz šim nav pastāvējuši. Tas būs atkarīgs no tā, vai tiks iegūta efektīva pārlidojumu atļauja pāri Krievijas gaisa zonai.

Indija arī ir vienojusies par ievērojamu pārvadājuma tiesību palielināšanu nesen noslēgtajos divpusējos nolīgumos ar daudzām citām valstīm, tai skaitā it īpaši ar Apvienoto Karalisti un Ķīnu.

Sastrēgumi infrastruktūrā

- 4.7. Sakarā ar to, ka pēdējā laikā Indijā ir ievērojami pieaudzis pieprasījums pēc gaisa transporta, Indijas aviācijas infrastruktūrā rodas nopietni sastrēgumi, jo sevišķi saistībā ar lidostām un pieejamām lidmašīnām. Pieejamo lidostu jauda un apkalpošanas līmenis ir neatbilstošs gan skrejceļu jaudas, lidmašīnu novietošanas vietas, gan terminālu jaudas ziņā.

Indijas valdība jaunu attiecību ietvaros mēģina piesaistīt privāto kapitālu. Jaunas zaļā lauka lidostas ir uzceltas Bengalorā un Haiderbadā. Valdība izvēlas stratēģiskos partnerus, kas kļūtu par akciju īpašniekiem Mumbai un Ņūdeli lidostās. 2005. gada martā Indijas valdība uzaicināja finanšu solītājus no deviņiem iepriekš kvalificētiem solītājiem. Daudzi vispār zināmi Eiropas lidostu operatori ir iekļauti iepriekš kvalificētos konsorcijs.

Plānotā *Air India* un *Indian Airlines* privatizācija nav vēl izdevusies, kas aizkavē šo kompāniju lidmašīnu flotu modernizāciju un palielināšanu komerciālā ceļā ar privātā kapitāla palīdzību. Tāpēc, šķiet, valdība ir nolēmusi nostiprināt šīs aviokompānijas un dot tām suverēnas garantijas lidmašīnu iegādei.

Lai apmierinātu pieaugošo pieprasījumu pēc gaisa transporta pakalpojumiem Indijā, ir nepieciešamas milzīgas investīcijas gaisa transporta infrastruktūrai gan lidostām, lidmašīnām, gaisa satiksmes menedžmenta tehnoloģijai, gan arī atbalsta dienestiem. Indijas Civilās aviācijas ministrija, piemēram, paredz, ka dažos nākamajos gados Indijas lidostās ir nepieciešams ieguldīt līdz 8 miljardiem eiro.

2004. gada decembrī tika ziņots, ka ir ieplānots uzbūvēt 10 pilnīgi jaunas lidostas, kamēr ir paredzama arī citu 15 lidostu modernizācija (vēl bez četrus galveno lidostu, kuras atrodas Deli, Mumbai, Kalkutā un Čenai).

Vēl palikušās Indijas aviācijas tirgus modernizēšanas problēmas

- 4.8. Indijas valdība, šķiet, ir apņēmības pilna īstenot loģisku un tirgu attīstošu aviācijas politiku, kas balstīta uz konkurenci un vienādu pieeju visiem. Tas ir ļoti uzmundrinoši. Tomēr Indijas politika tiek joprojām kritizēta no iekšpuses par i) pietiekošas caurredzamības trūkumu politikas līmenī, ii) lēnu lēmumu pieņemšanas un īstenošanas procesu, iii) efektīvu konkurences tiesību aktu neesamību, iv) privātām investīcijām labvēlīgas vides trūkumu un (v) ierobežojumiem attiecībā uz tiešajām ārvalstu investīcijām.

Šīs bažas var tikt atspoguļotas izsludinātajā valdības politikas Baltajā grāmatā, kuras publicēšana ir gaidāma vistuvākajā laikā.

Tehniskā sadarbība

- 4.9. Straujais pieprasījums pēc gaisa transporta rada arī ievērojamus tehnoloģiska rakstura izaicinājumus saistībā ar aviācijas lidojumu drošības, aviācijas drošības un gaisa satiksmes menedžmenta aspektiem. Šajā kontekstā ES līdzfinansēto "ES un Indijas sadarbības projektu attiecībā uz civilo aviāciju" Indijas valdība vērtē kā ļoti noderīgu projektu. Šis projekts tika uzsākts 2001. gadā un tā patreiz paredzētais ilgums ir līdz 2006. gada beigām ar kopējām ES subsīdijām 18 miljonu eiro apmērā no Kopienas fonda. Gan Indijas varas iestādes un industrijas pārstāvji, gan arī Eiropas industrijas pārstāvji ir izrādījuši lielu interesi par šī projekta ilgāku turpināšanu vai arī par līdzīgām sadarbības struktūrām.

5. SECINĀJUMI: NĀKAMĀ ES UN INDIJAS GAISA TRANSPORTA NOLĪGUMA IEVĒROJAMĀ IETEKME

- 5.1. Kopš 1940. gadiem ES un Indijas attiecības ir balstījušās uz divpusējiem gaisa transporta pakalpojumu nolīgumiem starp dalībvalstīm un Indiju ar nelielu, ja vispār pastāvošu, koordināciju Kopienas līmenī. 22 valstīm no 25 dalībvalstīm (visām, izņemot trīs Baltijas valstis) ir divpusējie gaisa transporta pakalpojumu nolīgumi ar Indiju. Lielākā daļa no šiem nolīgumiem ir balstīti uz vienu vai diviem (vai dažos gadījumos vairākiem) noteiktiem nacionālajiem pārvadātājiem dalībvalsts līmenī, kuriem ir atļauts veikt lidojumus uz Indiju. Turklāt pārvadāšanas tiesības, kas tiek piešķirtas saskaņā ar divpusējiem nolīgumiem, tiek ierobežotas arī sakarā ar tādējādi ierobežoto konkurences līmeni.

Saskaņā ar Eiropas Kopienas Tiesas 2002. gada 5. novembra spriedumiem, steidzīgi nepieciešams papildināt esošos divpusējos gaisa transporta pakalpojumu nolīgumus, lai atjaunotu tiesisko drošību, iekļaujot noteikumus par Kopienas nozīmētiem pārvadātājiem, kas ļauj nozīmēt jebkuru Kopienas gaisa pārvadātāju, kas ir dibināts kādā dalībvalstī.

- 5.2. Pēdējo mēnešu laikā notikušo divpusējo sarunu starp dalībvalstīm un Indiju iznākums vēl nav novedis pie nepieciešamās pastāvošo nolīgumu saskaņošanas ar

Kopienas tiesību aktiem. Rezultātā divpusējie nolīgumi ar Indiju paliek neaizsargāti pret juridiskām problēmām.

- 5.3. Tomēr Komisijas horizontālā mandāta izmantošana 2005. gada laikā ir izrādījusies efektīva, noslēdzot vairāk nekā 250 divpusējus nolīgumus, kas ir saskaņoti ar Kopienas tiesību aktiem. Lai gan Indija nesenajās divpusējās sarunās ar dalībvalstīm nebija gatava nekavējoties akceptēt Kopienas nozīmētos pārvadātājus, Indija ir apņēmusies vērsties ar šo jautājumu pie Eiropas Komisijas iespējamā nākotnes horizontālā nolīguma kontekstā. Pēdējo mēnešu laikā šajā sakarā ar Indiju notika izskaidrojošas sarunas un tika panākts progress.

Kopienas pieejas ieguvumi

- 5.4. Tā kā ES ir izveidojusi lielu vienotu Kopienas iekšējo aviācijas tirgu, būtu loģiski un atbilstoši palielināt šī tirgus apjomu arī ES ārējās attiecībās. Turklāt pieredze, kuru ES ir ieguvusi šajā sakarā, ietver noderīgas rekomendācijas daudzām no trešajām valstīm.
- 5.5. No ES un Indijas Atvērtās aviācijas zonas būtu ievērojams ekonomisks ieguvums. Nesenā pētījuma laikā, kas norisinājās Eiropas Kopienas uzdevumā, tika novērtēti potenciālie ilgtermiņa ekonomiska rakstura ieguvumi abām pusēm, kuras iesaistījušās pilnībā liberalizētā ES un Indijas aviācijas tirgū, un tie varētu būt aptuveni 200 miljoni eiro gadā. Ir svarīgi, lai sarunas par iespējamu visaptverošu nolīgumu norisinātos tā, lai meklētu savstarpēji izdevīgus risinājumus.

Pakāpeniska tirgus atvēršana kopā ar regulējuma konvergenci

- 5.6. Nepārprotami tā būs ļoti nozīmīga, lai nodrošinātu to, ka tirgu atvēršana un integrācija ir uzsākta līdzsvarotā veidā, ņemot vērā citus nozīmīgus politikas mērķus un mīkstinot nelabvēlīgas ietekmes.

Tādējādi ir svarīgi nodrošināt to, ka tirgus atvēršanas procesu pavada paralēls process saistībā ar regulējuma sadarbību un/vai pakāpenisku konvergenci attiecībā uz aviācijas lidojumu drošības, aviācijas drošības, vides un konkurences tiesību aktu aspektiem, tādējādi nodrošinot vienādus spēles noteikumus un taisnīgu konkurenci, kas balstīta uz vienlīdzīgām iespējām.

Ceļš uz priekšu

- 5.7. Kā parāda šis paziņojums, Indija ir uzsākusi lielas izmaiņas tās civilās aviācijas nozarē, kas balstās uz pakāpenisku tirgus reformu un atvēršanu.

Ievērojamas pūles būs nepieciešamas Indijas gaisa satiksmes nozares attīstībai, lai apmierinātu strauji pieaugošo pieprasījumu un lietotāju pieaugošās prasības. Tuvāka sadarbība starp ES un Indiju būtu savstarpēji izdevīga, piedāvātu ievērojamas jaunas iespējas gan Indijai, gan arī ES un spētu dot ieguldījumu, lai radītu efektīvu un drošu aviācijas nozari.

Tāpēc tagad vajadzētu parūpēties par to, lai gaisa transports kļūtu par galveno jomu ciešākai sadarbībai starp ES un Indiju, tādējādi dodot ieguldījumu stratēģiskajām partnerattiecībām starp Indiju un ES. Tādēļ Komisija uzskata par svarīgu sniegt Indijai plašas iespējas, lai nostiprinātu sadarbību civilās aviācijas jomā.

Šādai sadarbībai, pirmkārt, ir jāpievērš uzmanība un jārisina tiesiskās problēmas saistībā ar starp Indiju un dalībvalstīm pastāvošajiem divpusējiem nolīgumiem.

- 5.8. Taču nolīgumam ar Indiju nevajadzētu ierobežoties ar vienošanos par noteikumiem par Kopienas nozīmētiem pārvadātājiem. Tam vajadzētu iet tālāk un izveidot skaidru regulējuma pamatu, ietverot plašākas ar aviāciju saistītas problēmas, kā piemēram, sadarbība regulējuma jomā aviācijas lidojumu drošības, aviācijas drošības, gaisa satiksmes menedžmenta, tehnoloģijas un izpētes jomā, kā arī biznesa veikšanas problēmas un sadarbību rūpnieciskā jomā. Neatkarīgi no vides problēmām, nolīgumam ir jābūt savienojamam ar ES saistībām par ilgtspējīgu attīstību. Bez ekonomiskiem ieguvumiem, kas uzskaitīti iepriekš, paredzamajam gaisa satiksmes pieaugumam ir arī nevēlami blakusefekti, it īpaši tas attiecas uz gaisa kvalitāti un trokšņa līmeni lidostu tuvumā, kā arī uz tā ietekmi uz vispasaules klimata maiņu. Svarīgi ir tas, ka nolīgums neierobežo ES iespējas piemērot regulējuma vai ekonomiska rakstura līdzekļus, lai mīkstinātu šīs nelabvēlīgās parādības.

Lai gan ambīcijām būtu jābūt lielām, pilnībā atvērtas aviācijas zonas ar Indiju izveidošana var paņemt laiku un to labāk varētu darīt pa posmiem, lai nodrošinātu plūstošu pāreju un tirgus integrāciju, kas balstīta uz pakāpenisku jauno noteikumu ieviešanu.

- 5.9. Mandāta darbības sfēra, ko piedāvā Komisija, ir norādīta atsevišķā ieteikumā Padomei, kas ietver priekšlikumu par apspriežamajām direktīvām.

Nemot vērā iepriekšminēto, Komisija piedāvā risināt sarunas par un noslēgt visaptverošu atvērtās aviācijas nolīgumu ar Indijas Republiku un uzaicina Padomei pilnvarot Komisiju uzsākt sarunas Eiropas Kopienas vārdā par šādu nolīgumu.

Komisija strādās ciešā sadarbībā ar dalībvalstīm un visiem attiecīgajiem akciju turētājiem, lai turpinātu izstrādāt un sasniegt mērķus, kas noteikti apspriežamajās direktīvās.