



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 5.9.2005
COM(2005) 409 τελικό

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**Ανάπτυξη κοινοτικής πολιτικής για την πολιτική αεροπορία έναντι της Δημοκρατίας της
Ινδίας**

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

- 1.1 Η Δημοκρατία της Ινδίας, η μεγαλύτερη δημοκρατία στον κόσμο και το δεύτερο πολυπληθέστερο έθνος, βρίσκεται σε διαδικασία ταχύρυθμων αλλαγών και αναδεικνύεται σε σημαντική οικονομική δύναμη στην Ασία. Αφού ακολούθησε επί ορισμένες δεκαετίες τη δική της οικονομική και πολιτική πορεία, η Ινδία ανοίγεται τώρα προς τα έξω και μετέχει ενεργά στη διεθνή πολιτική σκηνή.

Σήμερα, η Ινδία είναι μια από τις έξι πιο ταχύρυθμα αναπτυσσόμενες οικονομίες στον κόσμο. Αποτελεί μια ζωντανή και ταχέως αναπτυσσόμενη καταναλωτική αγορά με μια ανερχόμενη μέση τάξη, η οποία ήδη υπερβαίνει τα 250 εκατομμύρια κατοίκους. Όλες οι οικονομικές προβλέψεις για την Ινδία δείχνουν συνεχώς υψηλό επίπεδο αύξησης του ΑΕΠ. Η Ινδία, η οποία επέτυχε ετήσιο ρυθμό οικονομικής ανάπτυξης 6% κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '90, σήμερα είναι σε θέση να επιτύχει ακόμη πιο εντυπωσιακούς ρυθμούς της τάξης του 8% και άνω τα επόμενα χρόνια.

- 1.2 Η ινδική οικονομία ωφελήθηκε οπωσδήποτε από τις πολιτικές που ασκήθηκαν από τη δεκαετία του '90 με βάση τις ανάγκες της αγοράς, τις οποίες ενισχύει η σημερινή κυβέρνηση. Η Ινδία μετατρέπεται σε καίριο παγκόσμιο κέντρο εξωτερικής ανάθεσης για πολλές μεταποιητικές βιομηχανίες και επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών, οι δε ινδικές βιομηχανίες αποκτούν διεθνή ανταγωνιστικότητα.

Η ΕΕ και η Ινδία έχουν ήδη στενές επαφές που βασίζονται σε κοινές αξίες και στόχους. Η ΕΕ, η οποία αντιπροσωπεύει σχεδόν το ένα τέταρτο των συνολικών εμπορικών συναλλαγών της Ινδίας, είναι ο μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος της και η κύρια πηγή άμεσων ξένων επενδύσεων (ΑΞΕ) στη χώρα.

- 1.3 Η ζήτηση αερομεταφορών στην Ινδία αυξάνεται συνεχώς είτε πρόκειται για επαγγελματικούς λόγους, για διεθνή τουρισμό (αλλοδαποί επισκέπτες και διάφορες ινδικές εθνοτικές κοινότητες που ζουν στο εξωτερικό) είτε για εσωτερικές μετακινήσεις.

Η ινδική αγορά αερομεταφορών είναι σήμερα μια από τις πιο γρήγορα αναπτυσσόμενες του κόσμου. Το 2004, η αεροπορική κίνηση στην Ινδία παρουσίασε αύξηση 25% περίπου. Με μια τόσο γρήγορη ανάπτυξη στην αεροπορική κίνηση, δημιουργούνται σοβαρά προβλήματα στην υποδομή αερομεταφορών τόσο από άποψη αερολιμενικής χωρητικότητας όσο και από άποψη διαθέσιμων αεροσκαφών.

- 1.4 Το άνοιγμα της αγοράς και οι προσπάθειες προσέλκυσης ιδιωτικών και ξένων κεφαλαίων στην ινδική αγορά αερομεταφορών θεωρούνται μέρος των απαραίτητων μέτρων για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του τομέα των αερομεταφορών στην Ινδία που αποβλέπουν στην ικανοποίηση της αυξανόμενης ζήτησης και των προσδοκιών των καταναλωτών. Ο τομέας της πολιτικής αεροπορίας επί πολλά χρόνια χαρακτηριζόταν από μια περιοριστική προσέγγιση με περιορισμένη πρόσβαση στην αγορά και ισχυρό κρατικό έλεγχο, τα τελευταία χρόνια όμως η Ινδία έκανε αποφασιστικά βήματα για μια πιο ανοικτή και ανταγωνιστική αγορά αερομεταφορών.

Λόγω του εξαιρετικού ρυθμού ανάπτυξης της και του βαθμιαίου ανοίγματος της αγοράς της, η Ινδία προσφέρει νέες επιχειρηματικές δυνατότητες και μεγάλες προοπτικές ανάπτυξης των αεροπορικών εταιρειών, της αεροναυπηγικής βιομηχανίας και των επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών της Ευρώπης.

- 1.5 Λόγω των αποφάσεων του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για τον “ανοικτό ουρανό”, της 5^{ης} Νοεμβρίου 2002, οι 22 διμερείς συμφωνίες μεταξύ κρατών μελών και Ινδίας δεν είναι δυνατόν να εξακολουθήσουν να ισχύουν και πρέπει να τροποποιηθούν. Η Επιτροπή έχει λάβει “οριζόντια” εντολή να διαπραγματευθεί με τρίτες χώρες τις αναγκαίες διορθώσεις των διμερών συμφωνιών.

Ωστόσο, με βάση (i) την αυξανόμενη βαρύτητα της ινδικής αγοράς αερομεταφορών, (ii) των δυσχερειών που συναντούν όσα κράτη μέλη επιδιώκουν να προσαρμόσουν τις διμερείς συμφωνίες σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο, ακόμη και σε διαπραγματεύσεις στις οποίες οι ινδικές αρχές ζήτησαν και έλαβαν σημαντικά πρόσθετα δικαιώματα κυκλοφορίας, και (iii) του γενικότερου νομικού και οικονομικού οφέλους που θα έχει η αντικατάσταση της αποσπασματικής προσέγγισης της Ευρώπης στις σχέσεις της με την Ινδία από μια διεξοδική, συντονισμένη και φιλελεύθερη προσέγγιση, η Επιτροπή έχει την άποψη ότι είναι πλέον σκόπιμο να δημιουργηθεί ευρύτερο φάσμα ευκαιριών μεταξύ Ινδίας και Κοινότητας στις αερομεταφορές.

Γι' αυτόν ακριβώς το λόγο, στην ανακοίνωση της Επιτροπής “*Προγραμματισμός της εξωτερικής πολιτικής αερομεταφορών της Κοινότητας*”¹, η Ινδία στοχοθετείται ως καίρια χώρα για τη σύναψη συμφωνίας σε κοινοτικό επίπεδο. Η Ένωση Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιριών (AEA) επεσήμανε την Ινδία ως ιδιαίτερα σημαντική αγορά, η οποία δικαιολογεί τη σύναψη μιας διεξοδικής συμφωνίας με την Κοινότητα².

Το Συμβούλιο, στα συμπεράσματά του για τις εξωτερικές σχέσεις, επεσήμανε ρητά την Ινδία ως υποψήφια χώρα, για την οποία θα ζητηθούν πιθανόν στο μέλλον διεξοδικές εντολές διαπραγμάτευσης³.

- 1.6 Στην απάντησή της τον Αύγουστο του 2004 στην ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με τίτλο “Στρατηγική εταιρική σχέση Ευρωπαϊκής Ένωσης - Ινδίας”⁴, η Ινδία δήλωσε ότι είναι έτοιμη να εξετάσει το ενδεχόμενο μιας διεξοδικής συμφωνίας αερομεταφορών με την ΕΕ.

Με την παρούσα ανακοίνωση, η Επιτροπή συστήνει συνεπώς στο Συμβούλιο να την εξουσιοδοτήσει να διαπραγματευθεί, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, μια διεξοδική συμφωνία ανοικτού εναέριου χώρου με την Ινδία, η οποία θα συνδυάζει το άνοιγμα της αγοράς με μια παράλληλη διαδικασία συνεργασίας ή/και σύγκλισης σε ρυθμιστικά θέματα, κυρίως σε πρωτεύοντα πεδία όπως η ασφάλεια και η προστασία στις αερομεταφορές, η περιβαλλοντική προστασία, η έρευνα και η τεχνολογία και η

¹ COM(2005)79 τελικό της 11.3.2005.

² “Future developments in international air transport to and from the EU: An AEA perspective”, Οκτώβριος 2004.

³ Συμπεράσματα του Συμβουλίου της 27ης Ιουνίου 2005 σχετικά με τον προγραμματισμό της εξωτερικής πολιτικής αερομεταφορών της Κοινότητας.

⁴ COM(2004)430 τελικό της 16.6.2004.

εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που εξασφαλίζουν ισότιμους και θεμιτούς όρους ανταγωνισμού.

Μεταξύ του Υπουργείου Μεταφορών της Ινδίας και των υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής πραγματοποιήθηκαν διερευνητικές επαφές το πρώτο εξάμηνο του 2005, οι οποίες μπορούν να χρησιμεύσουν ως καλή βάση για την έναρξη επίσημων διαπραγματεύσεων με την Ινδία.

2. Η ΑΥΞΑΝΟΜΕΝΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ ΕΕ-ΙΝΔΙΑΣ

- 2.1 Τα τελευταία χρόνια, η ινδική οικονομία παρουσίασε εντυπωσιακή πορεία και είχε κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '90 ρυθμό ανάπτυξης κατά μέσο όρο 6%. Το 2003, η αύξηση του ΑΕΠ στην Ινδία έφθασε το 8,6%.

Η ΕΕ, η οποία αντιπροσωπεύει σχεδόν το ένα τέταρτο των συνολικών εμπορικών συναλλαγών της Ινδίας, είναι ο μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος της και η κύρια πηγή άμεσων ξένων επενδύσεων (ΑΞΕ) στη χώρα.

Μόνον κατά τα έτη 2003 και 2004 οι εμπορικές συναλλαγές ΕΕ-Ινδίας αυξήθηκαν κατά 34%. Ωστόσο, η Ινδία δεν είναι παρά ο 12^{ος} κατά σειρά μεγέθους εμπορικός εταίρος της ΕΕ, μετά από χώρες όπως η Ταϊβάν και η Κορέα. Το εμπόριο της ΕΕ με την Κίνα το 2004, παραδείγματος χάριν, ήταν πενταπλάσιο του εμπορίου με την Ινδία και οι ΑΞΕ της ΕΕ στην Κίνα δεκαπλάσιες από τις ΑΞΕ στην Ινδία.

Τα στοιχεία αυτά δείχνουν την έκταση του ανεκμετάλλετου δυναμικού της οικονομικής ανάπτυξης, του εμπορίου και της επενδυτικής δραστηριότητας στην Ινδία.

- 2.2 Με σχεδόν 1,1 δισεκατομμύριο κατοίκους, τους εντυπωσιακούς της ρυθμούς οικονομικής ανάπτυξης και το εν γένει τεράστιο δυναμικό της, η πολιτική θέση της Ινδίας αποβαίνει όλο και πιο σημαντική παγκοσμίως. Οι σχέσεις ΕΕ-Ινδίας έχουν εντατικοποιηθεί τα τελευταία χρόνια και οι σύνοδοι κορυφής ΕΕ-Ινδίας πραγματοποιούνται από το 2000 σε ετήσια βάση.

Στην ανακοίνωση της Επιτροπής τον Ιούνιο του 2004 για μια “Στρατηγική εταιρική σχέση ΕΕ-Ινδίας”, η Επιτροπή είχε προτείνει την περαιτέρω ενίσχυση των πολιτικών και στρατηγικών σχέσεων με την Ινδία. Η Επιτροπή πρότεινε μια σειρά στρατηγικών διαλόγων ανά τομέα με σκοπό να ενισχυθεί η εμπορική σύμπραξη μεταξύ ΕΕ και Ινδίας, καθώς και μια πρόταση για την αναβάθμιση της συνεργασίας στις αερομεταφορές, με την έναρξη διαλόγου για την πολιτική αεροπορία και τη διαπραγμάτευση μιας συμφωνίας αερομεταφορών με τη χώρα.

Η Ινδία απάντησε θετικά στην ανακοίνωση της Επιτροπής στις 27 Αυγούστου 2004. Τόνισε τις προσπάθειες που καταβάλλει για να προσελκύσει άμεσες ξένες επενδύσεις στον τομέα των αερομεταφορών της και για να βελτιώσει την απόδοση των αερολιμενικών της υποδομών. Η Ινδία δήλωσε επίσης ότι είναι έτοιμη να εξετάσει το ενδεχόμενο μιας διεξοδικής συμφωνίας με την ΕΕ για τις αερομεταφορές σε πεδία όπως η πρόσβαση στην αγορά, τα ρυθμιστικά θέματα και η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας.

- 2.3 Στην 5^η σύνοδο κορυφής Ινδίας-ΕΕ το Νοέμβριο του 2004 στη Χάγη, η Ινδία και η ΕΕ συμφώνησαν να καταρτίσουν από κοινού ένα διεξοδικό σχέδιο δράσης για την εφαρμογή της στρατηγικής εταιρικής σχέσης. Το σχέδιο αυτό είναι σήμερα στο στάδιο της προετοιμασίας.

3. Η ΑΥΞΑΝΟΜΕΝΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΗΣ

Ινδία – μια μεταβαλλόμενη αγορά αερομεταφορών με ταχύρυθμοι ανάπτυξη

- 3.1 Μετά από μια δεκαετία με πιο μέτριους ρυθμούς ανάπτυξης που κυμαίνονταν κατά μέσο στο 5% ανά έτος, η αγορά εσωτερικών πτήσεων στην Ινδία σημειώνει εκρηκτική άνοδο συνεπεία της μεγάλης αύξησης του ΑΕΠ, των εν γένει υψηλότερων εισοδημάτων, της ανερχόμενης μεσαίας αστικής τάξης που αντιπροσωπεύει σημαντικό δυναμικό για τον ταξιδιωτικό τουρισμό, την εμφάνιση νεοεισερχόμενων επιχειρήσεων, μεταξύ των οποίων είναι οι εταιρείες χαμηλού κόστους, και της πτώσης των ναύλων. Τα τελευταία χρόνια η ινδική αγορά αερομεταφορών είναι μια από τις πιο γρήγορα αναπτυσσόμενες του κόσμου. Το 2004, η αεροπορική κίνηση στην Ινδία παρουσίασε αύξηση 25% περίπου.

Από το 1990, ο αριθμός διαθέσιμων θέσεων στις τακτικές απευθείας πτήσεις μεταξύ ΕΕ και Ινδίας αυξήθηκε από 2,6 σε 4,4 εκατομμύρια το 2004 (+70%)⁵. Συνεπεία της πρόσφατης αύξησης των δικαιωμάτων κυκλοφορίας που συμφωνήθηκε, αναμένεται ότι οι συχνότητες και οι θέσεις θα αυξηθούν ακόμη ταχύτερα τα αμέσως επόμενα χρόνια, καθώς τα νέα δικαιώματα κυκλοφορίας έχουν αρχίσει να εφαρμόζονται στην αγορά.

- 3.2 Μέσα στα τελευταία χρόνια άρχισαν να εκτελούνται νέα δρομολόγια με προορισμούς όπως η Bangalore, το Hyderabad, το Amritsar, το Chennai και το Cochin.

Σήμερα επτά κοινοτικοί αερομεταφορείς εκτελούν τακτικές επιβατικές πτήσεις προς την Ινδία, ενώ δύο ινδικοί αερομεταφορείς (η Air India και πιο πρόσφατα η Jet Airways) εκτελούν πτήσεις προς την Ευρώπη. Επίσης, δύο αερομεταφορείς των ΗΠΑ μεταφέρουν επιβάτες στην Ινδία μέσω Ευρώπης και αντιστρόφως. Συνολικά εκτελούνται σήμερα δρομολόγια που συνδέουν 17 ζεύγη πόλεων μεταξύ Ινδίας και ΕΕ. Το μεγαλύτερο μερίδιο των απευθείας τακτικών πτήσεων μεταξύ ΕΕ και Ινδίας κατέχει η Γερμανία με 32% της συνολικής κίνησης και ακολουθούν το ΗΒ (31%), η Γαλλία (18%) και οι Κάτω Χώρες (9%).

Επί συνόλου 130 εβδομαδιαίων πτήσεων το χειμώνα του 2004/2005 μεταξύ ΕΕ και Ινδίας, η Lufthansa και η Air India είχαν η καθεμιά μερίδιο 22%, ενώ η British Airways είχε μερίδιο 15%.

Ατενίζοντας το μέλλον

- 3.3 Αναμένεται ότι οι μελλοντικοί ρυθμοί ανάπτυξης της επιβατικής κίνησης στην Ινδία θα παραμείνουν εντυπωσιακοί τα επόμενα χρόνια. Η IATA, η Διεθνής Ένωση

⁵ Πηγή: Προγραμματισμός πτήσεων OAG.

Αεροπορικών Μεταφορών, προβλέπει μέση ετήσια αύξηση 7,8% της διεθνούς επιβατικής κίνησης προς την Ινδία κατά την περίοδο 2004-2008. Η ΙΑΤΑ προβλέπει ότι η ινδική αγορά αερομεταφοράς φορτίου θα αναπτυχθεί ακόμη πιο γρήγορα με μέσο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 8,4% έως το 2008.

Το Κέντρο Πολιτικής Αεροπορίας Ασίας/Ειρηνικού προβλέπει ότι η συνολική αεροπορική κίνηση στην Ινδία θα αυξάνεται κατά πέντε εκατομμύρια επιβάτες ετησίως κατά τα επόμενα δέκα χρόνια και ότι το ημερολογιακό έτος 2004 η αγορά πτήσεων εσωτερικού και η αγορά πτήσεων εξωτερικού της Ινδίας παρουσίασαν αύξηση περίπου 30% με σχεδόν 20 εκατομμύρια επιβάτες η καθεμιά.

Η συνολική επιβατική κίνηση στην Ινδία αναμένεται να αυξηθεί από περίπου 44 εκατομμύρια επιβάτες το 2004 σε 58 εκατομμύρια το 2014⁶. Στις Γενικές Οικονομικές Προβλέψεις της, 2004-2023, η Airbus προβλέπει μέση ετήσια αύξηση 6,5% της αγοράς Δυτικής Ευρώπης-Ινδικής Χερσονήσου τις δύο επόμενες δεκαετίες.

Κύριοι παράγοντες της αγοράς

- 3.4 Στο παρελθόν, οι ινδικές κυβερνήσεις προσέδιδαν περιορισμένο ενδιαφέρον και προτεραιότητα στην πολιτική τουρισμού.

Ένας όμως από τους κύριους μοχλούς στην πρόσφατη άνοδο της διεθνούς αεροπορικής κίνησης από και προς την Ινδία ήταν ο τουρισμός. Η εκστρατεία “Incredible India” (“Καταπληκτική Ινδία”) που άρχισε το 2002 το Υπουργείο Τουρισμού της Ινδίας θεωρήθηκε εξαιρετικά επιτυχής. Το 2004, η Ινδία είχε 3,4 εκατομμύρια ξένους επισκέπτες, δηλαδή αύξηση κατά 23,5% έναντι του 2003. Αναμένεται ότι το 2005 οι αφίξεις θα αυξηθούν κατά 30%, το δε Υπουργείο Τουρισμού της Ινδίας έχει θέσει ως στόχο να επισκεφθούν την Ινδία 40 εκατομμύρια τουρίστες έως το 2020.

Ο ινδικός τουρισμός προς το εξωτερικό αυξάνεται και αυτός γρήγορα και το 2003 παρουσίασε άνοδο περίπου 30% φθάνοντας σχεδόν τα 4,5 εκατομμύρια επιβάτες.

- 3.5 Ένας άλλος παράγοντας που αναμένεται ότι θα επηρεάσει καίρια τη μελλοντική ζήτηση αερομεταφορών στην Ινδία είναι οι ναύλοι. Σε πραγματική αξία, οι διεθνείς ναύλοι φθίνουν προοδευτικά τις τελευταίες δύο δεκαετίες. Η πτώση των ναύλων δεν έχει επιτευχθεί όμως πλήρως στην περίπτωση της Ινδίας, διότι οι περιορισμοί χωρητικότητας οδήγησαν σε άνοδο των ναύλων από και προς την Ινδία έναντι των συγκρίσιμων ανταγωνιστικών προορισμών στην περιοχή. Προς το παρόν, η διαφορά μεταξύ ινδικών ναύλων και ναύλων ανταγωνιστικών προορισμών είναι μεγάλη. Παραδείγματος χάριν, αναφέρεται ότι μια πτήση προς την Ινδία από τη Βρετανία ή τις Ηνωμένες Πολιτείες είναι συνήθως κατά 40% ακριβότερη από μια πτήση προς ανταγωνιστικούς προορισμούς όπως η Ταϊλάνδη ή η Ινδονησία.

Εν προκειμένω, αξίζει να σημειωθεί ότι εξαιτίας της νέας συμφωνίας “ανοικτού ουρανού” που συνήψαν πρόσφατα μέσα στο 2005 οι ΗΠΑ και η Ινδία, οι αναλυτές του κλάδου αναμένουν ότι οι τιμές θα πέσουν. Ορισμένοι αναφέρουν πτώση των ναύλων κατά 20 έως 30%, ενώ άλλοι προβλέπουν ότι οι σημερινοί ναύλοι που κυμαίνονται μεταξύ 1.000 και 1.500 δολαρίων ΗΠΑ θα μειωθούν σε περίπου 700

⁶ “Asia/Pacific Air Traffic – Growth and Constraints”, Air Transport Action Group (ATAG), 2001.

δολάρια ΗΠΑ μέσα στους επόμενους 12 με 18 μήνες λόγω της μεγαλύτερης προσφοράς και του ανταγωνισμού.

Εάν επιτραπεί σε ιδιωτικούς αερομεταφορείς της Ινδίας να εκτελούν διεθνή δρομολόγια, θα αυξηθεί η πίεση του ανταγωνισμού έναντι των ήδη υπαρχόντων αερομεταφορέων. Η είσοδος νέων εταιρειών χαμηλού κόστους στην αγορά εσωτερικών πτήσεων της Ινδίας αναμένεται ότι θα έχει τα ίδια αποτελέσματα μέσα στην Ινδία.

4. ΚΥΡΙΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Γενική πολιτική

4.1 Ο τομέας της πολιτικής αεροπορίας στην Ινδία υπόκειται σε ταχεία μεταβολή τα τελευταία χρόνια. Το 1990, η κυβέρνηση της Ινδίας άρχισε ένα πρόγραμμα οικονομικής ελευθέρωσης των αερομεταφορών, το οποίο οδήγησε, *μεταξύ άλλων*, στην (i) εξαγγελία μιας πολιτικής “ανοικτού ουρανού” στις διεθνείς πτήσεις μεταφοράς φορτίου, (ii) την άδεια εισόδου μη κρατικών αεροπορικών εταιρειών στην αγορά της Ινδίας και (iii) τη βαθμιαία ελευθέρωση των διμερών συμφωνιών αερομεταφορών με τρίτες χώρες.

4.2 Η κυβέρνηση της Ινδίας αναγνωρίζει όλο και περισσότερο ότι οι αερομεταφορές μπορούν να αποβούν καταλυτικές για την γενική οικονομική ανάπτυξη και, έτσι, το 2003 ανέθεσε σε μια επιτροπή, υπό τη διεύθυνση του πρώην υπουργού Naresh Chandra, να καταρτίσει Χάρτη Πορείας με βάση νέα εθνική πολιτική στην πολιτική αεροπορία. Φαίνεται ότι η κυβέρνηση της Ινδίας σήμερα ακολουθεί τις κύριες συστάσεις της επιτροπής αυτής για την ανάπτυξη μιας πιο ανοικτής και ανταγωνιστικής αγοράς πολιτικής αεροπορίας στην Ινδία.

Στην έκθεση της επιτροπής Naresh Chandra δηλώνεται ότι απαιτείται ολοκληρωμένη προσέγγιση στην πολιτική αεροπορία, βασισμένη στους εξής “τέσσερις θεμελιώδεις πυλώνες”:

- την εισαγωγή ισότιμων όρων για όλους τους αερομεταφορείς,
- την αύξηση της συμμετοχής ιδιωτικών κεφαλαίων και του ανταγωνισμού με μείωση των εμποδίων για την είσοδο στην αγορά,
- την εφαρμογή αυστηρών προτύπων ασφαλείας και τη στενή ρυθμιστική επιτήρηση της αγοράς αερομεταφορών,
- διαφανείς θεσμικούς μηχανισμούς που θα επιτρέπουν μη οικονομικές μεν αλλά κοινωνικά επιθυμητές συνδέσεις.

4.3 Η έρευνα της επιτροπής οδήγησε στην εξαγωγή αρκετών γενικών συμπερασμάτων, μεταξύ των οποίων είναι τα εξής:

- Άμεση προτεραιότητα αποτελεί η θέσπιση πιο φιλελεύθερου φορολογικού καθεστώτος, το οποίο να προβλέπει μείωση της φορολόγησης των καυσίμων. Η κυβέρνηση δεν έχει υιοθετήσει ακόμη τη σύσταση αυτή.

- Η επιτροπή έκρινε ότι πρέπει να μειωθούν τα αερολιμενικά τέλη τα οποία είναι πολύ υψηλά και ότι η τροφοδοσία καυσίμων στις αερομεταφορές πρέπει να ελευθερωθεί ούτως ώστε να επιτραπούν στους αερολιμένες και άλλοι προμηθευτές.
- Φαίνεται ότι η σύσταση της επιτροπής για κατάργηση των κανόνων κατανομής των δρομολογίων υιοθετήθηκε από την κυβέρνηση, η οποία τον Ιούνιο του 2004 αντικατέστησε το παλαιό σύστημα υποχρεωτικού συνδυασμού των δρομολογίων όλων των αερομεταφορέων μεταξύ μεγάλων πόλεων και “μικρών” περιθωριακών προορισμών από ένα νέο σύστημα που καθιερώνει την είσπραξη φόρου από τους ιδιωτικούς αερομεταφορείς, προκειμένου να χρηματοδοτηθούν τα μη οικονομικά δρομολόγια (υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας).
- Επίσης, υιοθετήθηκε η πρόταση να επιτραπούν οι ξένες επενδύσεις μετοχικού κεφαλαίου σε αεροπορικές εταιρείες σε ποσοστό έως 49% (εξαιρουμένων των επενδύσεων ξένων αεροπορικών εταιρειών).

Άνοιγμα της αγοράς και νεοεισερχόμενοι

- 4.4 Στα τέλη του 2004, η κυβέρνηση της Ινδίας αποφάσισε να επιτρέψει τις ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες που πληρούν ορισμένα κριτήρια (π.χ. εφόσον διαθέτουν στόλο τουλάχιστον 20 αεροσκαφών και πείρα λειτουργίας άνω των πέντε ετών) να εκτελούν διεθνή δρομολόγια. Τα κριτήρια αυτά πληρούν ήδη δύο αερομεταφορείς (η Jet Airways και η Air Sahara), στους οποίους η κυβέρνηση της Ινδίας χορήγησε πρόσφατα δικαιώματα κυκλοφορίας για να εκτελούν πτήσεις προς διεθνείς προορισμούς.

Ο αριθμός αεροπορικών εταιρειών που εκτελούν εσωτερικές πτήσεις στην Ινδία αυξάνεται συνεχώς. Σήμερα υπάρχουν στην Ινδία επτά καταχωρισμένες εταιρείες που εκτελούν τακτικές πτήσεις: (1) η κρατική Air India, (2) η Indian Airlines, (3) η Alliance Air (θυγατρική της Indian Airlines), (4) η Air Sahara, (5) η (ιδιωτική) Jet Airways, (6) η Air Deccan (ιδιωτική εταιρεία χαμηλού κόστους) και (7) η Blue Dart Cargo (εταιρεία ειδικευμένη στη μεταφορά φορτίου).

Μόνο το 2005, αναμένεται ότι θα εισέλθουν στην αγορά της Ινδίας άλλες πέντε εταιρείες (η SpiceJet, η Kingfisher Airlines, η Air India Express, η Indus Airways και η Go Air).

- 4.5 Η κυβέρνηση της Ινδίας συνεχίζει επίσης να ακολουθεί πολιτική περαιτέρω ελευθέρωσης των διμερών συμφωνιών αεροπορικών υπηρεσιών. Το Δεκέμβριο του 2004, αποφάσισε να μην ζητεί πλέον αποζημίωση βάσει υποχρεωτικών εμπορικών συμφωνιών μεταξύ καθορισμένων αερομεταφορέων για μη ισόρροπη χρήση των δικαιωμάτων κυκλοφορίας. Στις νέες συμφωνίες περί αεροπορικών υπηρεσιών δεν θα περιλαμβάνονται πλέον υποχρεωτικές διατάξεις αποζημίωσης και οι υπάρχουσες σχετικές συμφωνίες θα καταργηθούν σταδιακά σε πέντε χρόνια κατ'ανώτατο όριο.
- 4.6 Σημαντική επίπτωση της κυβερνητικής πολιτικής ελευθέρωσης των αερομεταφορών ήταν η υπογραφή τον Απρίλιο του 2005 της διμερούς συμφωνίας “ανοικτού ουρανού” μεταξύ ΗΠΑ και Ινδίας. Η συμφωνία αίρει όλους τους περιορισμούς στη χωρητικότητα και τους ελέγχους των ανταγωνιστικών τιμών. Οι διατάξεις περί καθορισμού αερομεταφορέα αίρουν επίσης όλους τους ποσοτικούς ελέγχους για την είσοδο στην αγορά, διατηρούνται όμως οι συνήθεις διατάξεις και οι περιορισμοί για το καθεστώς ιδιοκτησίας και ελέγχου των αερομεταφορέων. Εκτός από την πλήρη

κατάργηση των ρυθμίσεων για τη χωρητικότητα και την πρόσβαση στις αγορές όπου εφαρμόζονται η 3^η, 4^η και η 5^η ελευθερία, η νέα συμφωνία προβλέπει επίσης απεριόριστα δικαιώματα της 7^{ης} ελευθερίας για όλα τα δρομολόγια μεταφοράς φορτίου. Η νέα συμφωνία αναμένεται επίσης ότι θα διευκολύνει τη διαμόρφωση νέων διαδρομών, οι οποίες θα επιτρέπουν νέα απευθείας δρομολόγια μεταξύ ΗΠΑ και Ινδίας μέσω του Βορείου Πόλου που δεν υπάρχουν μέχρι σήμερα. Αυτό θα εξαρτηθεί από το κατά πόσον θα εξασφαλισθεί επαρκής πρόσβαση στο ρωσικό εναέριο χώρο.

Η Ινδία συναίνεσε επίσης στη σημαντική αύξηση των δικαιωμάτων κυκλοφορίας σε πρόσφατες συμφωνίες της με ορισμένες άλλες χώρες, μεταξύ των οποίων είναι το ΗΒ και η Κίνα.

Προβλήματα υποδομών

- 4.7 Εξαιτίας των εξαιρετικά υψηλών ρυθμών αύξησης στη ζήτηση αερομεταφορών στην Ινδία, παρουσιάζονται σοβαρά προβλήματα στις αεροπορικές υποδομές της χώρας και ιδίως όσον αφορά τους αερολιμένες και τα διαθέσιμα αεροσκάφη. Η διαθέσιμη χωρητικότητα των αερολιμένων και οι διαθέσιμες υπηρεσίες είναι αδύνατες χωρίς την επιβολή περιορισμών από άποψη χωρητικότητας τροχοδρόμησης, χώρου στάθμευσης και χωρητικότητας των αεροσταθμών.

Η κυβέρνηση της Ινδίας επιζητεί να προσελκύσει ιδιωτικά κεφάλαια στις νέες συμπράξεις. Στην Bangalore και το Hyderabad κατασκευάζονται εξ ολοκλήρου νέα αεροδρόμια. Η κυβέρνηση βρίσκεται στο στάδιο επιλογής των στρατηγικών εταίρων που θα αποβούν μέτοχοι των αεροδρομίων του Mumbai και του Νέου Δελχί. Το Μάρτιο του 2005, η κυβέρνηση της Ινδίας προκήρυξε διαγωνισμό χρηματοδότησης μεταξύ των εννέα προεπιλεγέντων υποψηφίων. Στις προεπιλεγείσες κοινοπραξίες μετέχουν ορισμένοι εγκατεστημένοι ευρωπαϊκοί φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων.

Η προγραμματισμένη μερική ιδιωτικοποίηση της Air India και της Indian Airlines δεν έχει ακόμη επιτευχθεί, γεγονός που παρεμποδίζει τον εκσυγχρονισμό και την αύξηση των στόλων τους σε εμπορική βάση με ιδιωτικά κεφάλαια. Φαίνεται λοιπόν ότι η κυβέρνηση έχει αποφασίσει να ενισχύσει τις εν λόγω αεροπορικές εταιρείες και να τους παρέχει κρατικές εγγυήσεις για την αγορά αεροσκαφών.

Για να ικανοποιηθεί η αυξανόμενη ζήτηση αερομεταφορών στην Ινδία, χρειάζονται μαζικές επενδύσεις σε αερολιμένες, αεροσκάφη, τεχνολογία διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και εγκαταστάσεις στήριξης. Το υπουργείο πολιτικής αεροπορίας της Ινδίας υπολογίζει, παραδείγματος χάριν, ότι κατά τα αμέσως επόμενα χρόνια πρέπει επενδυθούν σχεδόν 8 δις € σε αερολιμένες στην Ινδία.

Το Δεκέμβριο του 2004, αναφέρθηκε ότι προγραμματίζεται η κατασκευή 10 τελείως νέων αερολιμένων και παράλληλα ο εκσυγχρονισμός άλλων 15 (πέραν του εκσυγχρονισμού των τεσσάρων κύριων αερολιμένων του Δελχί, του Mumbai, της Καλκούτας και του Chennai).

Άλλες δυσχέρειες στον εκσυγχρονισμό της αγοράς αερομεταφορών της Ινδίας

- 4.8 Η κυβέρνηση της Ινδίας φαίνεται αποφασισμένη να εφαρμόσει μια συνεκτική πολιτική ανάλογα με τις ανάγκες της αγοράς που θα βασίζεται στον ανταγωνισμό και την ίση μεταχείριση. Το γεγονός αυτό είναι ενθαρρυντικό. Η πολιτική της κυβέρνησης εξακολουθεί ωστόσο να αποτελεί αντικείμενο κριτικής στο εσωτερικό της χώρας λόγω (i) έλλειψης επαρκούς διαφάνειας σε πολιτικό επίπεδο, (ii) των αργών διαδικασιών λήψης αποφάσεων και εφαρμογής, (iii) της ανυπαρξίας αποτελεσματικής νομοθεσίας περί ανταγωνισμού, (iv) της ανυπαρξίας ευνοϊκού περιβάλλοντος για ιδιωτικές επενδύσεις και (v) των περιορισμών στις άμεσες ξένες επενδύσεις.

Τα θέματα αυτά θα περιληφθούν ίσως στη Λευκή Βίβλο για την εξαγγελθείσα κυβερνητική πολιτική που αναμένεται να δημοσιευθεί σύντομα.

Τεχνική συνεργασία

- 4.9 Η ταχεία αύξηση της ζήτησης στις αερομεταφορές θέτει επίσης σημαντικά τεχνολογικά προβλήματα σε ό,τι αφορά την ασφάλεια και την προστασία και τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας. Εν προκειμένω, το συγχρηματοδοτούμενο “Σχέδιο Συνεργασίας ΕΕ-Ινδίας στην Πολιτική Αεροπορία” θεωρείται από την κυβέρνηση της Ινδίας πολύ σημαντικό. Το Σχέδιο άρχισε το 2001 και προβλέπεται να διαρκέσει έως τα τέλη του 2006, η δε χρηματοδότησή του από πλευράς ΕΕ προβλέπεται ότι θα φθάσει συνολικά τα 18 εκατομμύρια €. Τόσο οι αρχές και η βιομηχανία της Ινδίας όσο και η βιομηχανία της Ευρώπης έχουν εκδηλώσει έντονο ενδιαφέρον για τη συνέχιση του σχεδίου αυτού ή παρεμφερών δομών συνεργασίας σε πιο μακρόχρονη βάση.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ: ΜΕΓΑΛΗ Η ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ ΜΙΑΣ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΕΕ-ΙΝΔΙΑΣ ΠΕΡΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

- 5.1 Από τη δεκαετία του '40, οι σχέσεις ΕΕ-Ινδίας στην πολιτική αεροπορία βασίζονται σε διμερείς συμφωνίες περί αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ μεμονωμένων κρατών μελών και Ινδίας με μικρό, εάν όχι ανύπαρκτο, συντονισμό σε κοινοτικό επίπεδο. Τα 22 από τα 25 κράτη μέλη της ΕΕ έχουν διμερείς συμφωνίες περί αεροπορικών υπηρεσιών με την Ινδία (εξαιρουμένων των χωρών της Βαλτικής). Οι περισσότερες από τις συμφωνίες αυτές βασίζονται στον καθορισμό ενός ή δύο εθνικών αερομεταφορέων (ή περισσότερων σε ολιγάριθμες περιπτώσεις) σε επίπεδο κράτους μέλους στους οποίους επιτρέπεται να εκτελούν πτήσεις προς την Ινδία. Επίσης, τα επιτρεπόμενα δικαιώματα κυκλοφορίας με βάση τις διμερείς συμφωνίες είναι και αυτά περιορισμένα με αποτέλεσμα να στενεύουν τα περιθώρια ανταγωνισμού.

Μετά τις αποφάσεις του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για τον “Ανοικτό Ουρανό”, της 5ης Νοεμβρίου 2002, οι υπάρχουσες διμερείς συμφωνίες περί αεροπορικών υπηρεσιών που βασίζονται στον καθορισμό αερομεταφορέα πρέπει επειγόντως, για να αποκατασταθεί η ασφάλεια δικαίου, να τροποποιηθούν ώστε να περιληφθούν οι κοινοτικές ρήτρες που επιτρέπουν τον καθορισμό οιαδήποτε κοινοτικού αερομεταφορέα εγκατεστημένου σε κράτος μέλος.

- 5.2 Η διεξαγωγή και η έκβαση των διαπραγματεύσεων μεταξύ κρατών μελών και Ινδίας τους τελευταίους μήνες δεν έχουν οδηγήσει ακόμη στην αναγκαία συμμόρφωση των

συμφωνιών που υπάρχουν με το κοινοτικό δίκαιο. Έτσι, οι διμερείς συμφωνίες με την Ινδία εξακολουθούν να παρουσιάζουν πρόβλημα.

- 5.3 Ωστόσο, η χρήση της οριζόντιας εντολής από την Επιτροπή κατά τη διάρκεια του 2005 αποδείχθηκε αποτελεσματική στη συμμόρφωση άνω των 250 διμερών συμφωνιών με το κοινοτικό δίκαιο. Παρά το γεγονός ότι η Ινδία στις πρόσφατες διαπραγματεύσεις της με κράτη μέλη δεν ήταν σε θέση ακόμη να δεχθεί αμέσως την κοινοτική ρήτρα περί καθορισμού αερομεταφορέα, δεσμεύθηκε να εξετάσει το θέμα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στο πλαίσιο μιας πιθανής οριζόντιας συμφωνίας στο μέλλον. Τους τελευταίους μήνες πραγματοποιήθηκαν διερευνητικές συνομιλίες με την Ινδία για το θέμα αυτό και σημειώθηκε κάποια πρόοδος.

Οφέλη και προστιθεμένη αξία της κοινοτικής προσέγγισης

- 5.4 Καθόσον η ΕΕ έχει προσδώσει μεγάλη κοινοτική διάσταση στην εσωτερική της αγορά αερομεταφορών, είναι εύλογο και συνεπές να επιδιωχθεί η διάσταση αυτή και στις εξωτερικές συνδέσεις της. Ακόμη, η πείρα που έχει αποκτήσει η ΕΕ στο θέμα αυτό αποτελεί χρήσιμο σημείο αναφοράς για πολλές τρίτες χώρες.
- 5.5 Τα οικονομικά οφέλη ενός ανοικτού εναέριου χώρου ΕΕ-Ινδίας θα ήταν σημαντικά. Σε πρόσφατη μελέτη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής υπολογίζεται ενδεικτικά ότι τα πιθανά μακροπρόθεσμα οικονομικά οφέλη μιας πλήρως ελευθερωμένης αγοράς αερομεταφορών ΕΕ-Ινδίας και για τις δύο ενεχόμενες πλευρές θα μπορούσαν να φθάσουν περίπου τα 200 εκατομμύρια € ετησίως. Είναι σημαντικό οι διαπραγματεύσεις για μια πιθανή διεξοδική συμφωνία να διεξαχθούν με πνεύμα που θα αποβλέπει σε αμοιβαία επωφελή έκβαση.

Βαθμιαίο άνοιγμα της αγοράς συνοδευόμενο από σύγκλιση σε ρυθμιστικά θέματα

- 5.6 Θα είναι οπωσδήποτε εξαιρετικά σημαντικό να εξασφαλισθεί ότι το άνοιγμα και η ολοκλήρωση των αγορών θα πραγματοποιηθούν με ισόρροπο τρόπο, καθώς επίσης ότι θα ληφθούν υπόψη και άλλοι σημαντικοί πολιτικοί στόχοι και θα μετριάσθούν οι πιθανές δυσμενείς επιπτώσεις.

Είναι επομένως σημαντικό να εξασφαλισθεί ότι η διαδικασία ανοίγματος της αγοράς θα συνοδευθεί παράλληλα από μια διαδικασία συνεργασίας ή/και βαθμιαίας σύγκλισης στην ασφάλεια και την προστασία στις αερομεταφορές, τις περιβαλλοντικές πτυχές και τον ανταγωνισμό που θα εξασφαλίζουν ισότιμους και θεμιτούς όρους ανταγωνισμού για ίσες ευκαιρίες.

Μελλοντικές προοπτικές

- 5.7 Όπως αναφέρθηκε στην παρούσα ανακοίνωση, η Ινδία προβαίνει σε βαθιές αλλαγές στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας της με βαθμιαία μεταρρύθμιση και άνοιγμα της αγοράς της.

Αξιόλογες προσπάθειες θα χρειασθούν και για την ανάπτυξη του τομέα της εναέριας κυκλοφορίας στην Ινδία, ούτως ώστε να ικανοποιηθούν η συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση και οι προσδοκίες των χρηστών. Η στενότερη συνεργασία μεταξύ ΕΕ και Ινδίας θα αποβεί αμοιβαία επωφελής, θα προσφέρει μεγάλες ευκαιρίες τόσο για την

Ινδία όσο και για την ΕΕ και θα συμβάλει στην εξασφάλιση αποδοτικών και ασφαλών αερομεταφορών.

Επομένως πρέπει να καταβληθούν προσπάθειες ούτως ώστε οι αερομεταφορές να αποβούν κύριο πεδίο στενότερης συνεργασίας μεταξύ ΕΕ και Ινδίας και να συντελέσουν έτσι στη στρατηγική εταιρική σχέση μεταξύ ΕΕ και Ινδίας. Η Επιτροπή κρίνει επομένως σημαντικό να δοθεί στην Ινδία ένα διεξοδικό πεδίο για ενισχυμένη συνεργασία στην πολιτική αεροπορία.

Κατά τη συνεργασία πρέπει, στο πρώτο στάδιο, να εξετασθούν και να επιλυθούν τα νομικά θέματα που σχετίζονται με τις υπάρχουσες διμερείς συμφωνίες μεταξύ Ινδίας και κρατών μελών.

- 5.8 Μια συμφωνία με την Ινδία δεν πρέπει να περιορισθεί στη συναίνεση σχετικά με τις κοινοτικές ρήτρες καθορισμού αερομεταφορέων. Πρέπει να προχωρήσει περισσότερο και να καθιερώνει ένα φιλόδοξο πλαίσιο, με το οποίο θα ολοκληρωθούν ευρύτερα θέματα των αερομεταφορών, όπως η συνεργασία σε ρυθμιστικά θέματα στο πεδίο της ασφάλειας και της προστασίας στις αερομεταφορές, της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, της έρευνας και της τεχνολογίας, καθώς και σε θέματα επιχειρηματικής δράσης και βιομηχανικής συνεργασίας. Όσον αφορά το περιβάλλον, η συμφωνία πρέπει να συμβαδίζει με τη δέσμευση της Κοινότητας για αειφόρο ανάπτυξη. Εκτός από τα οικονομικά οφέλη που τονίστηκαν προηγουμένως, η αναμενόμενη αύξηση της αεροπορικής κίνησης θα έχει και ανεπιθύμητα αποτελέσματα, ιδίως στην ποιότητα του αέρα, τη στάθμη θορύβου γύρω από τους αερολιμένες και τη συμβολή της στην αλλαγή του κλίματος του πλανήτη. Είναι σημαντικό η συμφωνία να μην περιορίζει την ικανότητα της ΕΕ να εφαρμόζει ρυθμιστικά ή οικονομικά μέσα για τον μετριασμό αυτών των αρνητικών αποτελεσμάτων.

Αν και είναι υψηλές οι φιλοδοξίες, ένας πλήρως ανοικτός εναέριος χώρος με την Ινδία θα χρειασθεί χρόνο για να επιτευχθεί και είναι ίσως προτιμότερο να αναπτυχθεί σταδιακά, έτσι ώστε να η μετάβαση και η ολοκλήρωση της αγοράς να εξελιχθούν ομαλά με βάση τη προοδευτική εφαρμογή των νέων κανόνων.

- 5.9 Το πεδίο της εντολής που προτείνει η Επιτροπή περιγράφεται σε ανεξάρτητη σύσταση προς το Συμβούλιο, η οποία περιλαμβάνει πρόταση οδηγίων διαπραγμάτευσης.

Βάσει αυτού, η Επιτροπή προτείνει τη διαπραγμάτευση και τη σύναψη μιας διεξοδικής συμφωνίας ανοικτού εναέριου χώρου με τη Δημοκρατία της Ινδίας και καλεί το Συμβούλιο να εξουσιοδοτήσει την Επιτροπή να αρχίσει σχετικές διαπραγματεύσεις εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Η Επιτροπή θα εργασθεί από κοινού με τα κράτη μέλη και όλους τους αρμόδιους παράγοντες στην περαιτέρω ανάπτυξη και επίτευξη των στόχων που καθορίζονται στις οδηγίες διαπραγμάτευσης.