



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 5.9.2005
COM(2005) 409 końcowy

KOMUNIKAT KOMISJI

Rozwój wspólnotowej polityki w dziedzinie lotnictwa cywilnego wobec Republiki Indii

1. WPROWADZENIE I STRESZCZENIE

- 1.1 Republika Indii, największe demokratyczne państwo świata i drugi kraj świata pod względem liczby ludności, przechodzi obecnie szybkie zmiany stając się ważną potęgą gospodarczą w Azji. Przez kilka dziesięcioleci Indie podążały własną ścieżką gospodarczą i polityczną, ale obecnie otwierają się w coraz większym stopniu i aktywnie angażują na arenie światowej.

Indie należą do szóstki państw o najwyższym tempie rozwoju gospodarczego na świecie. Kraj ten posiada prężny i rosnący w szybkim tempie rynek konsumencki oraz dynamicznie rozwijającą się klasę średnią, do której należy już ponad 250 milionów osób. Według wszelkich prognoz ekonomicznych PKB Indii będzie nadal szybko wzrastać. W latach 90-tych średnia roczna stopa wzrostu gospodarczego w Indiach wynosiła 6%, ale obecnie gospodarka Indii jest w stanie rozwijać się jeszcze szybciej, osiągając w nadchodzących latach wzrost na poziomie 8 % lub większy.

- 1.2 Gospodarka indyjska wyraźnie zyskała dzięki polityce rynkowej realizowanej od lat 90-tych i wzmocnionej przez obecny rząd. Indie stają się głównym światowym ośrodkiem outsourcingu dla wielu branż przemysłu wytwórczego i firm usługowych, a przemysł indyjski coraz bardziej konkurencyjnym na arenie międzynarodowej.

Unia Europejska i Indie utrzymują już teraz bliskie stosunki oparte na wspólnych wartościach i celach. Unia Europejska, na którą przypada blisko jedna czwarta łącznej wielkości indyjskiego handlu, jest głównym partnerem handlowym Indii i głównym źródłem bezpośrednich inwestycji zagranicznych (FDI).

- 1.3 W Indiach w szybkim tempie wzrasta popyt na transport lotniczy obejmujący podróże biznesowe, turystykę międzynarodową (dotyczy to zarówno turystów zagranicznych jak i przedstawicieli różnych indyjskich grup etnicznych mieszkających za granicą) oraz podróże krajowe.

Indyjski rynek komunikacji lotniczej jest obecnie jednym z najszybciej rozwijających się na świecie. W 2004 r. ruch lotniczy w Indiach zwiększył się o ok. 25%. Przy tak szybkim tempie wzrostu natężenia ruchu lotniczego poważnym problemem stają się niedostatki infrastruktury transportu lotniczego dotyczące zarówno przepustowości portów lotniczych jak i liczby dostępnych samolotów.

- 1.4 Otwarcie rynku i próby przyciągnięcia kapitału prywatnego i zagranicznego do indyjskiego rynku lotniczego są postrzegane jako część działań niezbędnych dla rozwoju i modernizacji indyjskiego sektora lotnictwa tak, by mógł on sprostać rosnącemu popytowi i zaspokoić oczekiwania konsumentów. Sektor lotnictwa w Indiach przez długi czas charakteryzował się restrykcyjnym podejściem, na które składały się ograniczenia dostępu i silna kontrola państwa, jednak w ostatnich latach Indie podjęły stanowcze działania mające na celu stworzenie bardziej otwartego i konkurencyjnego rynku lotniczego.

Dzięki wyjątkowo szybkiemu wzrostowi i stopniowemu otwieraniu rynku Indie oferują obecnie nowe możliwości dla przedsiębiorców i duży potencjał wzrostu dla europejskich linii lotniczych, producentów samolotów i dostawców usług.

- 1.5 W następstwie orzeczenia o „otwartym niebie” wydanego przez Europejski Trybunał Sprawiedliwości w dniu 5 listopada 2002 r., dalsze utrzymywanie 22 umów dwustronnych pomiędzy Państwami Członkowskimi a Indiami przestało być uzasadnione i umowy te powinny zostać zmienione. Komisji przyznano „horyzontalne” uprawnienia w zakresie negocjacji koniecznych poprawek do umów dwustronnych podpisanych z państwami trzecimi.

Jednakże mając na uwadze (i) rosnące znaczenie indyjskiego rynku lotniczego, (ii) trudności napotkane przez niektóre Państwa Członkowskie pragnące dostosować swoje umowy dwustronne do prawa wspólnotowego nawet w tych przypadkach, w których w ramach negocjacji władze indyjskie zwróciły się o znaczne dodatkowe prawa przewozowe i otrzymały je, oraz (iii) ogólne prawne i gospodarcze korzyści z zastąpienia fragmentarycznego europejskiego stanowiska w stosunkach z Indiami podejściem kompleksowym, skoordynowanym i liberalnym, Komisja jest zdania, że nadszedł czas na poszerzenie zakresu możliwości współpracy między Indiami a Wspólnotą w dziedzinie transportu lotniczego.

Z tego właśnie powodu Indie zostały wskazane w komunikacie Komisji „Rozwój programu polityki zewnętrznej w zakresie lotnictwa wspólnotowego”¹ jako jedno z głównych państw, z którymi należy zawrzeć umowę wspólnotową w pierwszej kolejności. Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA) również wskazało na Indie jako szczególnie ważny rynek, w odniesieniu do którego uzasadnione byłoby przyjęcie kompleksowej umowy wspólnotowej².

W swoich konkluzjach na temat zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa Rada wyraźnie wymienia Indie jako potencjalnego kandydata, do którego w przyszłości należy skierować wniosek o wydanie kompleksowych mandatów negocjacyjnych.³

- 1.6 W odpowiedzi na wydany w sierpniu 2004 r. komunikat Komisji Europejskiej zatytułowany „Partnerstwo strategiczne UE-Indie”⁴ Indie wyraziły gotowość do rozważenia kompleksowej umowy o transporcie lotniczym z UE.

Mając to na uwadze Komisja zaleca w niniejszym komunikacie, aby Rada upoważniła Komisję do wynegocjowania w imieniu Wspólnoty Europejskiej kompleksowej umowy dotyczącej otwartej przestrzeni lotniczej z Indiami, która powiąże otwarcie rynku z równoległym procesem współpracy regulacyjnej i/lub zbliżenia przepisów, szczególnie w priorytetowych obszarach takich jak ochrona i bezpieczeństwo operacji lotniczych, ochrona środowiska, badania i technologie oraz zastosowanie reguł konkurencji zapewniających wyrównane zasady gry rynkowej oraz uczciwe i równe warunki konkurowania.

W pierwszej połowie 2005 r. nawiązane zostały wstępne pozytywne kontakty pomiędzy indyjskim Ministerstwem Lotnictwa Cywilnego a służbami Komisji

¹ COM (2005) 79 wersja ostateczna z 11.3.2005 r.

² „Future developments in international air transport to and from the EU: An AEA perspective”, październik 2004

³ Konkluzje Rady z dnia 27 czerwca 2005 r. w sprawie opracowania programu wspólnotowej polityki zewnętrznej w dziedzinie lotnictwa.

⁴ COM (2004) 430 wersja ostateczna z 16.6.2004 r.

Europejskiej, które mogą stać się dobrą podstawą dla otwarcia formalnych negocjacji z Indiami.

2. ROSNĄCE ZNACZENIE WSPÓŁPRACY POLITYCZNEJ I GOSPODARCZEJ MIĘDZY UE I INDIAMI

- 2.1 W ostatnich latach wyniki gospodarki indyjskiej były imponujące – średnia stopa wzrostu gospodarczego w latach 90-tych wynosiła 6%. W 2003 r. PKB Indii wyniósł 8,6%.

Unia Europejska, na którą przypada blisko jedna czwarta łącznej wielkości indyjskiego handlu, jest największym partnerem handlowym Indii i głównym źródłem bezpośrednich inwestycji zagranicznych w tym kraju.

Handel między EU a Indiami wzrósł o 34% między 2003 a 2004 r. Mimo to Indie zajmują dopiero 12 pozycję na liście najważniejszych partnerów handlowych UE, pozostając w tyle za krajami takimi jak Tajwan czy Korea. Dla przykładu, wielkość handlu między UE a Chinami w 2004 r. ponad pięciokrotnie przewyższała wielkość handlu z Indiami, a poziom europejskich bezpośrednich inwestycji zagranicznych (FDI) w Chinach był ponad dziesięciokrotnie wyższy niż poziom FDI w Indiach.

Dane te ukazują skalę wciąż niewykorzystanego potencjału wzrostu gospodarczego oraz rozwoju handlu i działalności inwestycyjnej w Indiach.

- 2.2 Jako państwo posiadające blisko 1,1 miliarda mieszkańców, o imponującym wzroście gospodarczym i generalnie posiadające ogromny potencjał, Indie cieszą się coraz wyższym prestiżem politycznym na świecie. W ostatnich latach stosunki między UE a Indiami stały się bardziej intensywne, a od 2000 r. corocznie odbywają się szczyty UE-Indie.

W wydanym w czerwcu 2004 r. komunikacie Komisji zatytułowanym „Partnerstwo strategiczne UE-Indie” Komisja zaproponowała dalsze wzmocnienie politycznego i strategicznego wymiaru stosunków między Unią Europejską a Indiami. Komisja zaproponowała szereg strategicznych dialogów sektorowych, których celem jest wzmocnienie partnerstwa gospodarczego pomiędzy UE a Indiami; wśród tych propozycji znalazła się również propozycja ulepszenia współpracy w dziedzinie transportu lotniczego poprzez zainicjowanie dialogu na temat lotnictwa cywilnego oraz wynegocjowanie umowy o transporcie lotniczym między UE a Indiami.

Odpowiedź Indii na komunikat Komisji udzielona w dniu 27 sierpnia 2004 r. była pozytywna. Indie podkreśliły swoje wysiłki mające na celu przyciągnięcie bezpośrednich inwestycji zagranicznych do indyjskiego sektora lotnictwa oraz zwiększenie wydajności infrastruktury portów lotniczych. Kraj ten wyraził również gotowość do rozważenia kompleksowej umowy o transporcie lotniczym z UE regulującej kwestie takie jak dostęp do rynku, przepisy i zarządzanie ruchem lotniczym.

- 2.3 Podczas piątego szczytu Indie-UE, który odbył się w Hadze w listopadzie 2004 r., Indie i Unia Europejska zgodziły się wspólnie opracować kompleksowy Plan

Działania UE-Indie na rzecz wdrożenia partnerstwa strategicznego. Plan Działania jest obecnie w fazie przygotowań.

3. ROSNĄCE ZNACZENIE INDII W MIĘDZYNARODOWYM TRANSPORCIE LOTNICZYM - CHARAKTERYSTYKA RYNKU

Indie - rynek lotniczy w fazie szybkiego wzrostu i transformacji

- 3.1 Po dziesięciu skromniejszych latach, kiedy to stopa wzrostu wynosiła średnio 5% rocznie, obecnie krajowy rynek lotniczy w Indiach przeżywa boom będący wynikiem wysokiego wzrostu PKB, ogólnego wzrostu poziomu dochodów, rozwoju miejskiej klasy średniej, który niesie ze sobą duży potencjał rozwoju podróży turystycznych, pojawienia się na rynku nowych przewoźników, w tym także tanich linii, oraz spadku cen biletów lotniczych. W ostatnich latach indyjski rynek komunikacji lotniczej był jednym z najszybciej rosnących na świecie. W 2004 r. ruch lotniczy w Indiach wzrósł o ok. 25 %.

Między rokiem 1990 a 2004 liczba miejsc w regularnych lotach bez międzylądowań pomiędzy UE a Indiami wzrosła z 2,6 do 4,4 miliona (o 70%)⁵. W wyniku uzgodnionego niedawno zwiększenia zakresu praw przewozowych oczekuje się, że w nadchodzących latach częstotliwość lotów i liczba dostępnych miejsc będą wzrastać jeszcze szybciej, w miarę postępów we wdrażaniu nowych praw przewozowych na rynku.

- 3.2 W ostatnich kilku latach uruchomiono wiele nowych tras, w tym do miejsc takich jak Bengalur, Hajdarabad, Amrytsar, Chennai i Cochin.

Obecnie siedmiu przewoźników z UE przewozi pasażerów do Indii w ramach regularnych połączeń, natomiast do Europy lata dwóch indyjskich przewoźników (Air India i od niedawna Jet Airways). Ponadto dwóch przewoźników ze Stanów Zjednoczonych wozi pasażerów do Indii i z powrotem przez Europę. Obecnie funkcjonuje łącznie 17 tras łączących pary miast w Indiach i UE. Największa część regularnych lotów bez międzylądowań między UE a Indiami to połączenia z Niemcami (32% wszystkich połączeń), Zjednoczonym Królestwem (31%), Francją (18%) i Niderlandami (9%).

Z łącznej częstotliwości lotów pomiędzy UE i Indiami, która zimą 2004/2005 wyniosła 130 połączeń tygodniowo, po 22% przypadało na Lufthansę i Air India, a 15% na British Airways.

Perspektywy

- 3.3 Oczekuje się, że w najbliższych latach wielkość pasażerskiego ruchu lotniczego w Indiach będzie nadal wzrastać w imponującym tempie. Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA) przewiduje, że w latach 2004-2008 międzynarodowy ruch pasażerski do Indii będzie zwiększać się w tempie 7,8% rocznie. Zdaniem IATA indyjski rynek przewozów towarowych będzie wzrastał jeszcze szybciej osiągając do 2008 r. średnią roczną stopę wzrostu wynoszącą 8,4%.

⁵ Źródło: Oficjalny rozkład lotów linii lotniczych (OAG)

Według prognoz Centre for Asia Pacific Aviation (Ośrodka ds. Lotnictwa w Regionie Azji i Pacyfiku) łączna wielkość komunikacji lotniczej w Indiach będzie wzrastać o pięć milionów pasażerów rocznie przez następne dziesięć lat, a indyjski rynek lotów krajowych i rynek lotów międzynarodowych wzrosną o maksymalnie 30% w stosunku do swojej wielkości w 2004 r. kiedy każdy z nich miał ok. 20 milionów pasażerów.

Oczekuje się, że łączna wielkość komunikacji pasażerskiej w Indiach wzrośnie z ok. 44 milionów pasażerów w 2004 r. do 58 milionów pasażerów w 2014 r.⁶ W swojej prognozie zatytułowanej „2004-2023 Global Market Forecast” Airbus przewiduje, że przez kolejne dwie dekady rynek związany z połączeniami między Europą Zachodnią a subkontynentem indyjskim będzie wzrastał średnio o 6,5% rocznie.

Główne czynniki stymulujące rozwój rynku

- 3.4 W przeszłości rząd indyjski poświęcał niewiele uwagi i nadawał niski priorytet polityce w dziedzinie turystyki.

Jednak to właśnie turystyka była jednym z kluczowych czynników, które w ostatnim czasie przyczyniły się do wzrostu międzynarodowego ruchu lotniczego do i z Indii. Kampania „Incredible India” zapoczątkowana przez Ministerstwo Turystyki w 2002 r. została powszechnie uznana za duży sukces. W 2004 r. Indie odwiedziło 3,4 miliona zagranicznych gości, co stanowi wzrost o 23,5% w stosunku do roku 2003. Oczekuje się, w 2005 r. że liczba odwiedzających wzrośnie o maksymalnie 30%, a Ministerstwo Turystyki jako cel przyjęło liczbę 40 milionów zagranicznych turystów odwiedzających Indie do 2020 r.

Ruch turystyczny z Indii również wzrasta w szybkim tempie - w ciągu 2003 roku zwiększył się o ok. 30% sięgając 4,5 miliona osób.

- 3.5 Innym czynnikiem, który może w przyszłości stymulować popyt na transport lotniczy w Indiach, są ceny biletów lotniczych. W ciągu ostatnich dwóch dekad realne ceny międzynarodowych połączeń lotniczych stopniowo spadały. Wydaje się jednak, że w przypadku Indii spadek cen nie dokonał się w pełni, ponieważ ograniczenia wydajności powodowały wzrost cen biletów do i z Indii w stosunku do porównywalnych konkurencyjnych miejsc w regionie. Obecnie istnieje duża różnica między cenami lotów do i z Indii, a cenami połączeń z konkurencyjnymi miejscami. Wiadomo na przykład, że lot do Indii z Wielkiej Brytanii lub Stanów Zjednoczonych zazwyczaj kosztuje o 40% więcej niż lot do konkurencyjnych miejsc takich jak Tajlandia lub Indonezja.

W tym kontekście warto zauważyć, w związku z zawarciem na początku 2005 r. umowy o „otwartym niebie” pomiędzy Stanami Zjednoczonymi a Indiami analitycy branżowi spodziewają się, że umowa ta przyczyni się do znacznego obniżenia cen. Według jednego ze źródeł ceny biletów lotniczych spadną o 20-30 %, natomiast według innego obecne ceny biletów wynoszące od 1000 do 1500 USD spadną do ok. 700 USD w ciągu nadchodzących 12-18 miesięcy w wyniku zwiększenia podaży i poziomu konkurencji.

⁶ „Asia/Pacific Air Traffic - Growth and Constraints”, Air Transport Action Group (ATAG), 2001 r.

Zezwolenie prywatnym indyjskim przewoźnikom na obsługiwanie tras międzynarodowych spowoduje zwiększenie presji konkurencyjnej odczuwanej przez przewoźników już obecnych na tym rynku. Oczekuje się, że takie same skutki będzie miało pojawienie się nowych przewoźników i tanich linii na indyjskim rynku krajowym.

4. GŁÓWNE TRENDY W INDYJSKIEJ POLITYCE DOTYCZĄCEJ LOTNICTWA CYWILNEGO

Ogólny zarys polityki

4.1 Indyjski sektor lotnictwa cywilnego od kilku lat przechodzi szybką transformację. W 1990 r. rząd Indii uruchomił program gospodarczej liberalizacji lotniczych usług transportowych, którego wynikiem było między innymi (i) ogłoszenie polityki „otwartego nieba” dla międzynarodowych lotów towarowych; (ii) zezwolenie niepaństwowym liniom lotniczym na wejście na indyjski rynek; oraz (iii) stopniowa liberalizacja dwustronnych umów o usługach lotniczych z krajami trzecimi.

4.2 Rząd indyjski coraz wyraźniej zdaje sobie sprawę, że sektor lotnictwa może być katalizatorem ogólnego rozwoju gospodarczego, i z tego względu w 2003 r. powołał Komitet, któremu przewodzi były sekretarz gabinetu Naresh Chandra, a którego zadaniem jest opracowanie „mapy drogowej” będącej podstawą nowej krajowej polityki w dziedzinie lotnictwa cywilnego. Wydaje się, że obecny rząd Indii kontynuuje realizację kluczowych zaleceń Komitetu dotyczących stworzenia w Indiach bardziej otwartego i konkurencyjnego rynku lotniczego.

W sprawozdaniu Komitetu, któremu przewodzi Naresh Chandra, stwierdzono, że niezbędne jest zintegrowane podejście do lotnictwa cywilnego oparte na następujących „czterech głównych filarach”:

- wprowadzenie wyrównanych warunków działania dla wszystkich podmiotów;
- zwiększenie udziału podmiotów prywatnych oraz podniesienie poziomu konkurencji poprzez zmniejszenie barier w dostępie do rynku;
- przestrzeganie rygorystycznych standardów bezpieczeństwa oraz solidny nadzór regulacyjny na rynku transportu lotniczego;
- przejrzyste mechanizmy instytucjonalne umożliwiające istnienie społecznie pożądanym ale nieekonomicznym usług.

4.3 W toku swoich badań Komitet sformułował kilka ogólnych wniosków, między innymi:

- Za bezpośredni priorytet Komitet uznał wprowadzenie bardziej liberalnego systemu fiskalnego, w tym obniżenie podatków nakładanych na paliwo. Rząd ma dopiero przyjąć zalecenia w tym zakresie.
- Komitet stwierdził, że opłaty lotniskowe są zbyt wysokie i powinny zostać obniżone, oraz że należy zliberalizować dostawy paliwa lotniczego w celu dopuszczenia do lotnisk nowych dostawców.

- Zalecenie Komitetu dotyczące zniesienia reguł nakazowego wyznaczania tras zostało zrealizowane przez rząd w czerwcu 2004 r. kiedy to rząd zastąpił stary system, nakładający na wszystkich operatorów obowiązkową kombinację tras łączących główne miasta i „słabych” tras marginalnych nowym systemem, w ramach którego na prywatnych operatorów nakładana jest opłata przeznaczona na finansowanie nieekonomicznych tras (zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych).
- Działania zostały również podjęte w odpowiedzi na sugestię, iż należałoby dopuścić zagraniczne inwestycje kapitałowe w linie lotnicze do wysokości 49% udziałów w tych liniach (poza inwestycjami dokonywanymi przez zagraniczne linie lotnicze).

Otwarcie rynku i nowe podmioty

- 4.4 Pod koniec 2004 r. indyjski rząd postanowił zezwolić prywatnym przewoźnikom spełniającym określone kryteria (posiadającym flotę co najmniej 20 samolotów i ponad pięć lat doświadczenia eksploatacyjnego) na obsługiwanie tras międzynarodowych. Kryteria te spełnia już dwóch przewoźników (Jet Airways i Air Sahara), którym rząd indyjski nadał niedawno prawa do obsługiwanie międzynarodowych połączeń lotniczych.

Liczba linii lotniczych świadczących usługi na rynku krajowych rośnie w szybkim tempie. Obecnie w Indiach zarejestrowanych jest siedem linii lotniczych realizujących regularne połączenia: (1) państwowe linie Air India; (2) Indian Airlines; (3) Alliance Air (przedsiębiorstwo zależne należące do Indian Airlines); (4) Air Sahara; (5) Jet Airways (linia prywatna); (6) Air Deccan (prywatna tania linia); oraz (7) Blue Dart Cargo (specjalistyczny przewoźnik towarowy).

Oczekuje się, że tylko w roku 2005 na indyjski rynek wejdzie pięciu kolejnych przewoźników (SpiceJet; Kingfisher Airlines; Air India Express; Indus Airways i Go Air).

- 4.5 Rząd Indii nadal realizuje politykę dalszej liberalizacji dwustronnych umów o usługach lotniczych. W grudniu 2004 rząd indyjski postanowił zaprzestać dochodzenia rekompensat za nierówne wykorzystanie praw przewozowych na podstawie komercyjnych umów zawieranych obowiązkowo pomiędzy wyznaczonymi przedsiębiorstwami. Żadne nowe umowy o usługach lotniczych nie będą już przewidywały zawierania obowiązkowych umów komercyjnych, a istniejące obowiązkowe umowy dotyczące rekompensat zostaną wycofane w ciągu maksymalnie pięciu lat.
- 4.6 Ważnym rezultatem coraz bardziej liberalnej polityki w dziedzinie lotnictwa było podpisanie przez Indie i Stany Zjednoczone dwustronnej umowy o „otwartym niebie” w kwietniu 2005 r. Umowa znosi wszystkie ograniczenia przepustowości i kontrole konkurencyjnych cen. Postanowienia dotyczące wyznaczenia znoszą również wszelkie ilościowe kryteria dostępu do rynku, ale klasyczne postanowienia dotyczące własności i kontroli pozostają w mocy. Oprócz całkowitej deregulacji przepustowości i dostępu na rynkach 3, 4 i 5 wolności lotniczej nowa umowa przewiduje również brak ograniczeń w świadczeniu usług towarowych na rynku 7 wolności. Oczekuje się, że nowa umowa ułatwi rozwój nowych, nieistniejących do

tej pory modeli usług, polegających na lotach bez międzylądowań nad obszarem podbiegunowym łączących Stany Zjednoczone i Indie. Wprowadzenie takich usług będzie uzależnione od uzyskania efektywnego prawa przelotu przez rosyjską przestrzeń powietrzną.

Indie zgodziły się ponadto na znaczne rozszerzenie praw przewozowych w ramach zawartych niedawno umów dwustronnych z kilkoma innymi krajami, w szczególności ze Zjednoczonym Królestwem i Chinami.

Niedobory infrastruktury

- 4.7 W związku z obserwowanym ostatnio znacznym wzrostem popytu na transport lotniczy w Indiach odczuwalne stają się poważne niedobory w indyjskiej infrastrukturze lotniczej, zwłaszcza jeśli chodzi o porty lotnicze i ilość dostępnych samolotów. Przepustowość portów lotniczych i świadczone przez nie usługi są niewystarczające, gdyż ograniczają je czynniki takie jak przepustowość pasów startowych, ilość dostępnych miejsc parkingowych i pojemność terminali.

Rząd indyjski stara się przyciągnąć prywatny kapitał w ramach nowych partnerstw. W Bengalur i Hajdarabadzie powstają nowe lotniska budowane w całkowicie nowych miejscach. Rząd prowadzi selekcję strategicznych partnerów, którzy staną się udziałowcami portów lotniczych w Bombaju i New Delhi. W marcu 2005 rząd indyjski zwrócił się z zaproszeniem do składania ofert do dziewięciu oferentów wybranych w ramach wstępnej procedury kwalifikacyjnej. W skład wybranych w ten sposób konsorcjów wchodzi kilku uznanych europejskich operatorów zarządzających portami lotniczymi.

Nie udało się do tej pory przeprowadzić planowanej częściowej prywatyzacji Air India i Indian Airlines, co utrudnia modernizację i rozbudowę ich flot przez prywatny kapitał na zasadach komercyjnych. Z tego powodu rząd postanowił wzmocnić te linie lotnicze i udzielić im niezależnych gwarancji na zakup samolotów.

W związku z rosnącym popytem na usługi transportu lotniczego w Indiach konieczne są ogromne inwestycje w infrastrukturę transportu lotniczego obejmujące porty lotnicze, samoloty i technologie zarządzania ruchem lotniczym oraz w obiekty pomocnicze. Indyjskie Ministerstwo Lotnictwa Cywilnego oczekuje, że w ciągu najbliższych kilku lat w indyjskie porty lotnicze trzeba będzie zainwestować blisko 8 miliardów EUR.

W grudniu 2004 r. donoszono o planach budowy 10 zupełnie nowych portów lotniczych i modernizacji 15 kolejnych (niezależnie od modernizacji czterech głównych portów lotniczych w Delhi, Bombaju, Kalkucie i Chennai).

Pozostałe wyzwania związane z modernizacją indyjskiego rynku lotniczego

- 4.8 Rząd indyjski wydaje się być zdeterminowany by wprowadzić spójną i rynkową politykę w dziedzinie lotnictwa opartą na konkurencji i równym traktowaniu. Jest to bardzo pozytywny czynnik. Jednak w kraju rząd indyjski jest nadal krytykowany za (i) brak dostatecznej przejrzystości na szczeblu politycznym; (ii) powolne procesy podejmowania i wdrażania decyzji; (iii) brak skutecznych przepisów dotyczących

konkurencji; (iv) brak warunków sprzyjających prywatnym inwestycjom; oraz (v) ograniczenia nałożone na bezpośrednie inwestycje zagraniczne.

Te problemy mogą znaleźć odzwierciedlenie w zapowiedzianej białej księdze nt. polityki rządu, która ma zostać wkrótce opublikowana.

Współpraca techniczna

- 4.9 Szybki wzrost popytu na transport lotniczy jest również źródłem poważnych wyzwań technologicznych dotyczących ochrony i bezpieczeństwa operacji lotniczych oraz zarządzania ruchem lotniczym. W tym kontekście współfinansowany przez UE projekt „Współpraca UE-Indie w dziedzinie lotnictwa cywilnego” jest postrzegany przez rząd indyjski jako bardzo cenne przedsięwzięcie. Projekt, w ramach którego UE zapewnia finansowanie wspólnotowe w postaci grantu w wysokości 18 milionów EUR, rozpoczął się w 2001 r. i zgodnie z obecnymi przewidywaniami ma potrwać do końca 2006 r. Władze indyjskie i indyjski przemysł, a także europejskie środowiska przemysłowe, wyraziły ogromne zainteresowanie długoterminową kontynuacją tego projektu lub podobnych form współpracy.

5. WNIOSKI: ZNACZNA WARTOŚĆ DODANA PRZYSZŁEJ UMOWY O TRANSPORCIE LOTNICZYM MIĘDZY UE A INDIAMI

- 5.1 Od lat 40-tych stosunki między UE a Indiami w dziedzinie lotnictwa cywilnego opierały się na dwustronnych umowach o usługach lotniczych podpisywanych między poszczególnymi Państwami Członkowskimi a Indiami, które były koordynowane w niewielkim lub żadnym stopniu na poziomie wspólnotowym. 22 spośród 25 Państw Członkowskich ma podpisane umowy dwustronne z Indiami (wszystkie Państwa Członkowskie poza trzema państwami bałtyckimi). Większość umów dwustronnych opiera się na zasadzie wyznaczenia przez każde Państwo Członkowskie jednego lub dwóch (bądź w paru przypadkach kilku) przewoźników krajowych mających pozwolenie na obsługiwanie połączeń lotniczych z Indiami. Ponadto prawa przewozowe przyznane na mocy tych umów dwustronnych są również ograniczone, co w konsekwencji ogranicza zakres konkurencji.

W następstwie orzeczeń Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 5 listopada 2002 r. obowiązujące umowy dwustronne o usługach lotniczych opierające się na zasadzie wyznaczania na szczeblu krajowym powinny zostać niezwłocznie zmienione w celu przywrócenia pewności prawnej poprzez wpisanie do nich wspólnotowych klauzul wyznaczenia umożliwiających wyznaczenie dowolnego przewoźnika wspólnotowego mającego siedzibę w Państwie Członkowskim.

- 5.2 Przebieg i wyniki negocjacji dwustronnych prowadzonych w ostatnich miesiącach między Państwami Członkowskimi i Indiami nie doprowadziły jeszcze do niezbędnego dostosowania obowiązujących umów do prawa wspólnotowego. Wskutek tego dwustronne umowy z Indiami są wciąż narażone na możliwość zakwestionowania ich z prawnego punktu widzenia.
- 5.3 Mimo to zastosowanie przez Komisję horyzontalnego mandatu w 2005 r. okazało się skutecznym narzędziem, które umożliwiło doprowadzenie ponad 250 umów dwustronnych do zgodności z prawem wspólnotowym. W toku prowadzonych w

ostatnim czasie dwustronnych negocjacji z Państwami Członkowskimi Indie nie były w stanie od razu zaakceptować wyznaczenia wspólnotowego, jednak kraj ten zobowiązał się, że zajmie się tą kwestią wraz z Komisją Europejską w kontekście ewentualnej przyszłej umowy horyzontalnej. W ostatnich miesiącach odbyły się rozmowy wyjaśniające z Indiami, które przyspieszyły postępy w tym zakresie.

Korzyści i wartość dodana wynikająca z podejścia wspólnotowego

- 5.4 Po tym jak UE wzmocniła wymiar wspólnotowy swojego wewnętrznego rynku lotniczego, spójnym i logicznym posunięciem byłoby wprowadzenie takiego wymiaru również w stosunkach zewnętrznych. Poza tym doświadczenie zdobyte przez Unię w tym względzie jest dla wielu państw trzecich użytecznym punktem odniesienia.
- 5.5 Ustanowienie otwartej przestrzeni lotniczej UE-Indie przyniosłoby znaczące korzyści ekonomiczne. W wyniku niedawnych badań zleconych przez Komisję Europejską dokonano orientacyjnej oceny potencjalnych długoterminowych korzyści płynących dla obu stron z całkowitej liberalizacji rynku lotniczego między Unią Europejską a Indiami, które to korzyści mogłyby osiągnąć 200 milionów EUR rocznie. Ważne jest, że negocjacje dotyczące ewentualnej kompleksowej umowy są prowadzone w duchu dążenia do obopólnie korzystnych rezultatów.

Stopniowe otwarcie rynku połączone ze zbliżeniem przepisów

- 5.6 Oczywiście zasadnicze znaczenie będzie miało zapewnienie, aby otwarcie i integracja rynków były przeprowadzone w sposób zrównoważony, uwzględniający inne ważne cele polityczne oraz umożliwiające łagodzenie potencjalnych negatywnych skutków.

Należy zatem sprawić, by procesowi otwierania rynków towarzyszył równoległy proces współpracy regulacyjnej i/lub stopniowe zbliżanie przepisów dotyczących ochrony i bezpieczeństwa operacji lotniczych, ochrony środowiska i konkurencji, dzięki czemu zapewnione zostaną wyrównane warunki gry rynkowej i uczciwa konkurencja oparta na równych szansach.

Dalsze działania

- 5.7 Jak wynika z niniejszego komunikatu, Indie rozpoczęły w swoim sektorze lotnictwa cywilnego proces głębokich zmian opartych na stopniowym otwarciu i reformach rynku.

Aby rozwój indyjskiego sektora komunikacji lotniczej mógł sprostać szybko rosnącemu popytowi i coraz wyższym oczekiwaniom użytkowników, konieczne będą dalsze wzmożone wysiłki. Bliższa współpraca między UE a Indiami byłaby obopólnie korzystna, stworzyłaby nowe możliwości, zarówno dla Indii jak i UE, i miałyby szansę przyczynić się do budowy wydajnego i bezpiecznego sektora lotnictwa.

Obecnie należy zatem dołożyć starań, aby transport lotniczy stał się kluczowym obszarem bliższej współpracy między UE a Indiami, przyczyniając się w ten sposób do strategicznego partnerstwa między Indiami i UE. Komisja uważa zatem, że ważne

jest zaproponowanie Indiom możliwości kompleksowej wzmocnionej współpracy w dziedzinie lotnictwa cywilnego.

Pierwszym krokiem w ramach takiej współpracy powinno być omówienie i rozstrzygnięcie kwestii prawnych dotyczących obowiązujących umów dwustronnych między Indiami a Państwami Członkowskimi.

- 5.8 Jednak umowa z Indiami nie powinna ograniczać się do przyjęcia wspólnotowych klauzul wyznaczania. Powinna iść dalej, ustanawiając ambitne ramy obejmujące swoim zasięgiem szersze zagadnienia z dziedziny lotnictwa takie jak współpraca regulacyjna w dziedzinie ochrony i bezpieczeństwa operacji lotniczych, zarządzania ruchem lotniczym, technologii i badań, a także „interesy” i współpracę przemysłową. W odniesieniu do kwestii ochrony środowiska, umowa musi być zgodna z przyjętymi przez UE zobowiązaniami dotyczącymi zrównoważonego rozwoju. Oprócz korzyści gospodarczych omówionych wyżej, spodziewany wzrost natężenia ruchu lotniczego niesie ze sobą również niepożądane efekty uboczne, dotyczące zwłaszcza jakości powietrza i poziomu hałasu wokół portów lotniczych oraz wpływu na globalne zmiany klimatyczne. Ważne jest aby umowa nie ograniczała zdolności UE do łagodzenia tych skutków przy użyciu instrumentów prawnych lub gospodarczych.

Oczekiwania powinny być duże, ale stworzenie całkowicie otwartej przestrzeni lotniczej z Indiami wymaga czasu i powinno zostać przeprowadzone etapami aby umożliwić spokojne przemiany i integrację rynków opartą na stopniowym wprowadzaniu nowych przepisów.

- 5.9 Zakres mandatu proponowanego przez Komisję przedstawia oddzielne Zalecenie dla Rady, zawierające również wniosek dotyczący dyrektyw negocjacyjnych.

Na tej podstawie Komisja proponuje wynegocjowanie i zawarcie kompleksowej umowy o otwartym lotnictwie z Republiką Indii i zwraca się do Rady z wnioskiem o upoważnienie Komisji do rozpoczęcia negocjacji w sprawie umowy w imieniu Wspólnoty Europejskiej.

Komisja będzie działać w ścisłej współpracy z Państwami Członkowskimi oraz wszystkimi zainteresowanymi stronami w celu dokładniejszego opracowania i realizacji celów określonych w dyrektywach negocjacyjnych.