



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 5.9.2005
KOM(2005) 409 končno

SPOROČILO KOMISIJE

Razvijanje politike civilnega letalstva do Republike Indije

1. UVOD IN POVZETEK

- 1.1 Republika Indija, največja demokracija in druga najbolj naseljena država na svetu, doživlja hitre spremembe in postaja pomembna gospodarska sila v Aziji. Po nekaj desetletjih svoje lastne gospodarske in politične poti se Indija vse bolj odpira in dejavno sodeluje na svetovnem prizorišču.

Danes je Indija ena od šestih najhitreje rastočih gospodarstev na svetu. Indija predstavlja živahen in hitro rastoč potrošniški trg s hitro naraščajočim srednjim razredom, ki že presega 250 milijonov prebivalcev. Vse gospodarske napovedi za Indijo kažejo vztrajno rast BDP. Ker je Indija dosegla povprečno 6-odstotno gospodarsko rast v devetdesetih letih dvajsetega stoletja, bi se sedaj ta rast morala nadaljevati v naslednjih letih celo hitreje do osupljivih 8 % in še več.

- 1.2 Očitno je, da je indijsko gospodarstvo imelo koristi od tržno usmerjenih politik, ki jih izvaja od devetdesetih let dvajsetega stoletja, in jih je sedanja vlada še utrdila. Indija se razvija kot ključno svetovno središče za zunanje izvajanje del v predelovalni industriji in storitvenih podjetjih, indijska podjetja pa postajajo mednarodno konkurenčna.

EU in Indija sta že vzpostavili tesno sodelovanje na podlagi skupnih vrednot in ciljev. S skoraj eno četrtno celotne indijske trgovinske menjave je EU najbolj pomembna trgovinska partnerica Indije in tudi njen glavni vir neposrednih tujih naložb.

- 1.3 Povpraševanje po zračnem prevozu v Indiji se hitro povečuje za poslovna potovanja, mednarodni turizem (tujih turistov pa tudi raznih indijskih etničnih skupnosti, ki živijo v tujini) in notranje lete.

Indijski trg zračnega prometa je med najhitreje rastočimi na svetu. V poročilih za leto 2004 je navedeno, da se je zračni promet v Indiji povečal za približno 25 %. Tak hiter razvoj zračnega prometa povzroča huda ozka grla v infrastrukturi zračnega prevoza tako pri zmogljivostih letališč kakor pri razpoložljivosti letal.

- 1.4 Odpiranje trga in prizadevanja, da se pritegne zasebni in tuji kapital k udeležbi na indijskem zračnem trgu, so del ukrepov, potrebnih za razvoj in posodobitev indijskega letalskega sektorja, da bi lahko zadostili vse večjemu povpraševanju in izpolnili pričakovanja potrošnikov. Medtem ko je za indijski letalski sektor bil dolgo značilen omejevalen pristop z omejenim dostopom in močnim državnim nadzorom, je Indija v zadnjih letih sprejela ukrepe, ki so odločilni za bolj odprt in konkurenčen letalski trg.

Indija zaradi izredne stopnje rasti in postopnega odpiranja trga ponuja nove poslovne priložnosti in precejšne možnosti tudi za rast evropskih letalskih prevoznikov, izdelovalcev zrakoplovov in ponudnikov storitev.

- 1.5 Kot posledica sodb Evropskega sodišča glede „odprtega zračnega prostora“ z dne 5. novembra 2002 je 22 dvostranskih sporazumov med državami članicami in Indijo neustreznih in jih je treba spremeniti. Komisiji je bilo dodeljeno „horizontalno“ pooblastilo za pogajanja s tretjimi državami glede takih potrebnih sprememb dvostranskih sporazumov.

Vendar je Komisija glede na (i) rastočo pomembnost indijskega letalskega trga, (ii) težave, s katerimi se soočajo posamezne države članice pri iskanju poti za uskladitev dvostranskih sporazumov z zakonodajo Skupnosti celo v pogajanjih, kjer so indijski organi zahtevali in pridobili znatne dodatne prometne pravice ter (iii) splošne pravne in gospodarske koristi, ki jih prinaša zamenjava razdrobljenega evropskega pristopa do Indije s celostnim, usklajenim in liberalnim pristopom, mnenja, da je sedaj napočil čas za razvoj širšega obsega možnosti glede letalskega prometa med Indijo in Skupnostjo.

Zato je bila Indija v sporočilu Komisije „Razvijanje agende zunanje letalske politike Skupnosti“¹ označena kot možna ključna ciljna država za sporazum s celotno Skupnostjo. Tudi Združenje evropskih letalskih prevoznikov (AEA) je Indijo označilo kot še posebno pomemben trg, ki lahko upraviči celoviti sporazum Skupnosti².

V sklepih sporočila o zunanjih odnosih glede letalstva je Svet izrecno upošteval Indijo kot možno kandidatko za prihodnjo zahtevo za celovita pogajalska pooblastila.³

- 1.6 V odgovoru Indije avgusta 2004 na Sporočilo Evropske komisije z naslovom „Strateško partnerstvo EU in Indije“⁴, je Indija izrazila svojo pripravljenost, da preuči celovit sporazum o zračnem prevozu z EU.

Zato s tem sporočilom Komisija priporoča, da jo Svet v imenu Evropske skupnosti pooblasti za pogajanja o celovitem sporazumu glede odprtega zračnega prostora z Indijo, ki bo združeval odpiranje trga in vzporedni proces regulativnega sodelovanja ter/ali zbliževanja zlasti na prednostnih področjih, kakor so varnost v letalstvu, zaščita, varstvo okolja, raziskave in tehnologija ter uporaba pravil konkurence z zagotavljanjem enotnih pogojev delovanja ter poštenih in enakih pogojev konkurence.

V prvi polovici leta 2005 je med Ministrstvom za civilno letalstvo Indije in službami Evropske komisije prišlo do uspešnih začetnih stikov, ki so lahko dobra podlaga za začetek uradnih pogajanj z Indijo.

2. VSE VEČJA POMEMBNOST POLITIČNIH IN GOSPODARSKIH ODNOSOV MED EU IN INDIJO

- 2.1 V zadnjih letih se je indijsko gospodarstvo s svojo povprečno 6-odstotno stopnjo gospodarske rasti v devetdesetih letih dvajsetega stoletja izkazalo kakor izjemno uspešno. V letu 2003 je rast BDP v Indiji dosegla 8,6 %.

S skoraj eno četrtno celotne indijske trgovinske menjave je EU najbolj pomembna trgovinska partnerica Indije in tudi njen glavni vir neposrednih tujih naložb.

¹ COM(2005) 79 konč. z dne 11.3.2005

² „Prihodnji razvoj v mednarodnem zračnem prevozu v EU in iz nje: napovedi AEA“, Oktober 2004

³ Sklepi Sveta z dne 27. junija 2005 o razvijanju agende za zunanjo politiko letalstva Skupnosti.

⁴ COM(2004) 430 konč. z dne 16.6.2004

Samo med letoma 2003 in 2004 se je trgovinska menjava med EU in Indijo povečala za 34 %. Vendar je Indija šele dvanajsta po vrsti med najbolj pomembnimi trgovinskimi partnericami EU, za državami, kakor sta Tajska in Koreja. Trgovinska menjava EU s Kitajsko je bila na primer v letu 2004 več kakor petkrat večja od trgovinske menjave z Indijo in neposredne naložbe EU na Kitajskem so bile več kakor desetkrat večje od zneska neposrednih tujih naložb v Indiji.

Te številke kažejo obseg še neizkoriščenega potenciala za gospodarsko rast, trgovinsko menjavo in naložbeno dejavnost v Indiji.

- 2.2 S skoraj 1,1 milijardo prebivalstva, osupljivo gospodarsko rastjo in na splošno ogromnim potencialom postaja politični položaj Indije v svetu vedno bolj pomemben. V zadnjih letih so se odnosi med EU in Indijo zelo okrepili in od leta 2000 dalje vsako leto potekajo srečanja na vrhu med EU in Indijo.

V svojem sporočilu o „Strateškem partnerstvu EU in Indije“ junija 2004 je Komisija predlagala nadaljnjo krepitev političnih in strateških razsežnosti odnosov med EU in Indijo. Komisija je predlagala številne strateške sektorske dialoge, katerih cilj je krepitev gospodarskega partnerstva med EU in Indijo, vključno s predlogom za povečanje sodelovanja na področju zračnega prevoza, z začetkom dialoga o civilnem letalstvu in pogajanj za sporazum o zračnem prevozu med EU in Indijo.

Odgovor Indije z dne 27. avgusta 2004 na sporočilo Komisije je bil pozitiven. Indija je poudarila svoja prizadevanja, da bi pritegnila neposredne tuje naložbe v indijski letalski sektor in povečala učinkovitost letaliških infrastruktur. Indija je tudi izrazila svojo pripravljenost, da preuči celovit sporazum z EU o zračnem prevozu, vključno s področjem dostopa do trga, ureditve in upravljanja zračnega prometa.

- 2.3 Na petem srečanju na vrhu med Indijo in EU novembra 2004 v Haagu sta se Indija in EU sporazumeli za skupno izdelavo celovitega akcijskega načrta EU in Indije za izvajanje strateškega partnerstva. Ta akcijski načrt je trenutno v pripravi.

3. VSE VEČJA POMEMBOST INDIJE NA PODROČJU MEDNARODNEGA LETALSTVA – ZNAČILNOSTI TRGA

Indija – hitro rastoči letalski trg in preoblikovanje

- 3.1 Po desetletju zmerne stopnje rasti, ki je na leto dosegla povprečno 5 %, se je notranji letalski trg v Indiji razmahnil zaradi visoke rasti BDP, splošnega višjega prihodka, rastočega meščanskega srednjega razreda, ki pomeni pomemben potencial za turistična potovanja, pojav novih ponudnikov, vključno z nizkocenovnimi prevozniki in pocenitvijo vozovnic. Prav v zadnjih letih je bil indijski trg zračnega prometa med najbolj hitro rastočimi na svetu. V poročilih za leto 2004 je navedeno, da se je zračni promet v Indiji povečal za približno 25 %.

Od leta 1990 se je število razpoložljivih sedežev na rednih direktnih letih med EU in Indijo povečalo od 2,6 na 4,4 milijone v letu 2004 (+70 %).⁵ Kot posledica nedavno dogovorjenih povečanj prometnih pravic, se pričakuje, da se bo število letov in

⁵ Vir: vozni red OAG

razpoložljivih sedežev povečevalo celo hitreje v naslednjih letih, sorazmerno z izvajanjem prometnih pravic na trgu.

- 3.2 V zadnjih nekaj letih je bilo odprto kar precejšnje število novih letalskih prog do potovalnih ciljev, kakor so Bangalore, Hyderabad, Amritsar, Chennai in Cochin.

Trenutno sedem letalskih prevoznikov EU na svojih rednih progah prevaža potnike v Indijo, medtem ko trenutno dva indijska letalska prevoznika (Air India in v zadnjem času Jet Airways) letita v Evropo. Poleg tega še dva letalska prevoznika iz ZDA prevažata potnike prek Evrope v Indijo in nazaj. Sedaj obstaja skupno 17 prog med Indijo in EU. Največji delež rednega letalskega prometa med EU in Indijo ima Nemčija z 32 % celotnega prometa, sledijo ji Združeno kraljestvo (31 %), Francija (18 %) in Nizozemska (9 %).

Od celotnega števila 130 tedenskih letov med EU in Indijo pozimi 2004/2005 imata podjetji Lufthansa in Air India vsako po 22-odstotni delež, medtem ko ima British Airways 15-odstotni delež.

Pogled v prihodnost

- 3.3 Pričakuje se, da bodo v prihodnje stopnje rasti v indijskem letalskem potniškem prometu še vedno ostale na visoki ravni. Mednarodno združenje letalskih prevoznikov (IATA) napoveduje 7,8-povprečno letno rast letalskega potniškega prometa v Indiji v obdobju od 2004 do 2008. IATA napoveduje, da bo indijski trg letalskega tovornega prometa do leta 2008 naraščal še celo hitreje s povprečno letno rastjo 8,4 %.

Center za azijsko-pacifiško letalstvo (Centre for Asia Pacific Aviation) napoveduje, da se bo celoten zračni promet v Indiji vsako leto v naslednjih desetih letih povečal za pet milijonov potnikov in se bosta notranji trg Indije in mednarodni trg v koledarskem letu 2004 povečala za največ 30 %, kar pomeni okoli 20 milijonov potnikov za vsak trg.

Pričakuje se, da se bo celotni letalski potniški promet povečal od približno 44 milijonov potnikov v letu 2004 na 58 milijonov potnikov v letu 2014.⁶ V svoji svetovni tržni napovedi (Global Market Forecast) za obdobje od 2004 do 2023 Airbus napoveduje 6,5-odstotno stopnjo povprečne letne rasti na trgu prometa med zahodno Evropo in indijsko podcelino v prihodnjih dveh desetletjih.

Glavne gonilne sile trga

- 3.4 Indijska vlada ni nikoli posvečala velike pozornosti turizmu ali mu dajala prednosti.

Vendar je v zadnjem času prav turizem ena od glavnih gonilnih sil mednarodnega letalskega prometa v Indijo in iz nje. Kampanja „Neverjetna Indija“, ki jo je sprožilo Ministrstvo za turizem leta 2002 je na splošno priznana kot velik uspeh. V letu 2004 je Indija sprejela 3,4 milijona tujih obiskovalcev, kar za 23,5 % več kakor v letu 2003. Za leto 2005 se pričakuje, da se bo obisk povečal za 30 %, Ministrstvo za

⁶ „Asia/Pacific Air Traffic – Growth and Constraints“ (Azijsko-pacifiški letalski promet – razvoj in omejitve), Air Transport Action Group (ATAG) (Družba za letalski prevoz) 2001.

turizem pa si je za cilj postavilo obisk 40 milijonov tujih turistov v Indiji do leta 2020.

Tudi turizem iz Indije hitro narašča in v letu 2003 je poskočil za 30 % in dosegel približno 4,5 milijona.

- 3.5 Druga pričakovana gonilna sila za prihodnje povpraševanje po zračnem prevozu v Indiji so cene vozovnic. Realno so se mednarodne cene vozovnic v preteklih dveh desetletjih postopoma znižale. Vendar pa do takih znižanj cen vozovnic v zvezi z Indijo ni prišlo, ker so se zaradi omejenih zmogljivosti cene vozovnic v Indijo in iz nje povečale v primerjavi z drugimi konkurenčnimi potovalnimi cilji v regiji. V poročilih je navedeno, da je trenutno vrzel med višino indijskih cen vozovnic in konkurenčnimi potovalnimi cilji precejšnja. Na primer v poročilih je navedeno, da je let v Indijo iz Velike Britanije ali Združenih držav na splošno za okoli 40 % dražji od leta do konkurenčnih potovalnih ciljev, kakor sta Tajska ali Indonezija.

V tej zvezi je treba omeniti, da so zaradi sporazuma o „odprtem zračnem prostoru“ med ZDA in Indijo, sklenjenem v začetku leta 2005, panožni analitiki pričakovali občutno nižje cene. Nekateri so pričakovali 20- do 30-odstotno znižanje cen letalskih vozovnic, medtem ko so drugi pričakovali, da se bodo sedanje cene letalskih vozovnic, ki se gibljejo od 1000 do 1500 USD, znižale na približno 700 USD v naslednjih 12 do 18 mesecih kot posledica večje ponudbe in konkurence.

Z dovoljenjem zasebnim indijskim letalskim prevoznikom, da opravljajo lete na mednarodnih letalskih progah, se bodo povečali konkurenčni pritiski na sedanje letalske prevoznike. Pričakuje se, da bo pojav novih ponudnikov in nizkocenovnih letalskih prevoznikov na indijskem notranjem trgu imel enak učinek znotraj Indije.

4. KLJUČNA GIBANJA V INDIJSKEM CIVILNEM LETALSTVU

Splošna politika

- 4.1 Indijsko civilno letalstvo v teh letih doživlja hitre spremembe. Leta 1990 je indijska vlada pričela s programom ekonomske liberalizacije letalskih prevoznih storitev, katerega posledica je med drugim (i) napoved politike „odprtega zračnega prostora“ za mednarodne tovarne lete; (ii) dovoljenje, da letalski prevozniki, ki niso v državni lasti, vstopijo na indijski trg in (iii) postopna liberalizacija dvostranskih sporazumov o letalskih prevoznih storitvah s tretjimi državami.
- 4.2 Indijska vlada vse bolj priznava, da bi lahko bil letalski sektor katalizator splošnega gospodarskega razvoja, in je zato leta 2003 ustanovila odbor, ki ga vodi nekdanji sekretar kabineta Naresh Chandra, da bi izdelal časovni načrt, ki bi bil podlaga za novo nacionalno politiko civilnega letalstva. Zdi se, da sedanja indijska vlada še naprej upošteva priporočila odbora glede razvoja bolj odprtega in konkurenčnega letalskega trga v Indiji.

V poročilu je Odbor Naresh Chandre poudaril nujnost celostnega pristopa v civilnem letalstvu, pristopa, ki temelji na naslednjih „štirih temeljnih stebrih“:

- uvedba enotnih pogojev delovanja za vse gospodarske subjekte;

- povečanje zasebne udeležbe in konkurence z zmanjšanjem ovir za vstop;
- upoštevanje strogih varnostnih standardov in dober regulativni nadzor trga zračnega prevoza;
- pregledni institucionalni mehanizmi za zagotovitev nedonosnih, vendar družbeno potrebnih storitev.

4.3 Preiskava odbora je privedla do več splošnih sklepov, vključno z naslednjimi:

- takojšnja prednostna naloga je vzpostavitev bolj liberalne davčne ureditve, ki bi vključila znižanje davkov na gorivo. Vlada v zvezi s tem še ni sprejela priporočil;
- odbor je menil, da so letališke takse previsoke in jih je treba znižati ter da mora biti dobava z letalskim gorivom liberalizirana za zagotovitev dodatnih dobaviteljev na letališčih;
- zdi se, da je vlada junija 2004 prevzela predlog odbora o odpravi pravil o razpršenosti prog, s tem pa je spremenila stari sistem obveznih prog in združila povezave med glavnimi mesti in malofrekventne obrobne povezave z novim sistemom, ki uvaja dajatev na zasebna podjetja in s tem omogoča financiranje nedonosnih prog (obveznosti javnih služb);
- prav tako je bil obravnavan predlog, da je treba dovoliti tuje kapitalske naložbe v letalske družbe (razen naložb tujih letalskih prevoznikov) do največ 49 %.

Odprtje trga in novi ponudniki

4.4 Na koncu leta 2004 se je indijska vlada odločila, da letalskim prevoznikom v zasebni lasti, ki izpolnjujejo nekatera merila (na primer da razpolagajo s floto najmanj 20 letal in imajo več kakor pet let obratovalnih izkušenj, dovoli, da letijo na mednarodnih progah. Dva letalska prevoznika (Jet Airways in Air Sahara) že izpolnjujeta pogoje za to in jima je pred kratkim indijska vlada podelila pravice za letenje do mednarodnih potovalnih ciljev.

Število letalskih prevoznikov, ki zagotavljajo storitve na notranjem trgu, hitro narašča. Trenutno je v Indiji sedem rednih registriranih letalskih prevoznikov: (1) Air India v državni lasti; (2) Indian Airlines; (3) Alliance Air (hčerinsko podjetje Indian Airlines); (4) Air Sahara; (5) Jet Airways (v zasebni lasti); (6) Air Deccan (nizkocenovni letalski prevoznik v zasebni lasti); (7) Blue Dart Cargo (specializirani tovorni letalski prevoznik).

Samo v letu 2005 se pričakuje vstop petih dodatnih letalskih prevoznikov na indijski trg (SpiceJet; Kingfisher Airlines; Air India Express; Indus Airways and Go Air).

4.5 Indijska vlada tudi nadaljuje svojo politiko nadaljnje liberalizacije dvostranskih sporazumov o zračnem prevozu. Decembra 2004 se je indijska vlada odločila, da bo opustila prakso zahtevkov za nadomestila v okviru obveznih trgovinskih sporazumov med imenovanimi podjetji za neuravnoteženo porabo prometnih pravic. Nobeden od novih sporazumov o zračnem prevozu ne bo vključeval takih obveznih trgovinskih sporazumov in sedanji sporazumi o obveznem nadomestilu bodo postopoma odpravljeni v največ petih letih.

- 4.6 Viden rezultat te vedno bolj liberalne letalske politike indijske vlade je podpis dvostranskega sporazuma o „odprtem zračnem prostoru“ med Indijo in ZDA aprila 2005. Sporazum odpravi vse omejitve glede zmogljivosti in nadzora konkurenčnega določanja cen. Določbe o imenovanju tudi odpravijo ves nadzor glede obsega dostopa do trga, vendar se obdržijo klasične določbe o lastništvu ter določbe o nadzoru in omejitvah. Poleg popolne deregulacije zmogljivosti in dostopa do trgov, kjer se uveljavljajo pravice 3., 4. in 5. svoboščine, novi sporazum predvideva tudi pravice 7. svoboščine brez omejitev za izključno tovarne lete. Pričakuje se, da bo novi sporazum tudi olajšal razvoj novih vzorcev storitev, ki bi omogočili transpolarne direktne proge med ZDA in Indijo, ki jih do sedaj ni bilo. To je odvisno od uspešne pridobitve dostopa do preletov ruskega zračnega prostora.

Indija se je tudi strinjala s precejšnjim povečanjem prometnih pravic v dvostranskih sporazumih, ki jih je nedavno sklenila z drugimi državami, vključno z Združenim kraljestvom in Kitajsko.

Ozka grla v infrastrukturi

- 4.7 S skrajno visokimi stopnjami rasti v povpraševanju po zračnem prevozu v Indiji v zadnjem času prihaja do hudih ozkih grl v indijski letalski infrastrukturi, zlasti pri razpoložljivosti letališč in letal. Razpoložljive letališke zmogljivosti in storitve ne ustrezajo omejitvam v zvezi s pristajalnimi stezami, parkirnimi prostori in zmogljivostmi terminala.

Indijska vlada želi pritegniti zasebni kapital v novih partnerstvih. V gradnji so popolnoma nova letališča v Bangalore in Hyderabad. Vlada izbira strateške partnerje, da bi postali delničarji na letališčih Mumbai in New Delhi. Marca 2005 je indijska vlada povabila devet ponudnikov, izbranih v predizbirnem postopku, da predložijo svoje finančne ponudbe. Kar nekaj uglednih evropskih upravljavcev letališč je vključenih v predizbirni konzorcij.

Načrtovana delna privatizacija Air India in Indian Airlines še ni dokončana, kar je zavrlo njuno posodobitev in komercialno razširitev njunih flot z zasebnim kapitalom. Zdi se, da se je vlada zato odločila, da okrepi te letalske prevoznike in jim za nakup letal odobri državno poročstvo.

Za zadovoljitev naraščajočih potreb po storitvah letalskega prevoza v Indiji, so potrebna obsežna vlaganja v infrastrukturo letalskega prometa, tako v letališča, letala in tehnologijo vodenja zračnega prometa kakor v pomožne objekte in naprave. Indijsko Ministrstvo za civilno letalstvo na primer napoveduje, da je v nekaj naslednjih letih v indijska letališča treba vložiti skoraj 8 milijard EUR.

Decembra 2004 je bilo v poročilih navedeno, da se načrtuje izgradnja 10 popolnoma novih letališč in posodobitev 15 drugih letališč (poleg posodobitve štirih glavnih letališč Delhi, Mumbai, Calcutta in Chennai).

Glavni izzivi Indije pri posodobitvi letalskega trga

- 4.8 Zdi se, da je indijska vlada odločena izvajati koherentne in tržno usmerjene letalske politike, ki temeljijo na konkurenci in enaki obravnavi. To je zelo vzpodbudno. Politika indijske vlade pa je doma še vedno kritizirana zaradi (i) nezadostne

preglednosti na ravni politike; (ii) počasnih postopkov odločanja in izvajanja; (iii) odsotnosti učinkovitega konkurenčnega prava; (iv) odsotnosti okolja, ki bi spodbujalo zasebne naložbe in (v) omejitev za neposredne tuje naložbe.

Ti pomisleki bodo mogoče povzeti v napovedani beli knjigi o politiki vlade, katere objava se pričakuje v kratkem.

Finančno sodelovanje

- 4.9 Hitro naraščanje povpraševanja po zračnem prevozu pomeni tudi precejšnje tehnološke izzive v zvezi z varnostjo, zaščito in vidiki vodenja zračnega prometa. V tem okviru je Indija ocenila, da je „Projekt sodelovanja na področju civilnega letalskega prometa med EU in Indijo“, ki ga sofinancira EU, zelo dragocen. V projekt, ki se je začel leta 2001 in bo po današnjih predvidevanjih trajal do konca leta 2006, je Skupnost vložila skupno 18 milijonov EUR. Tako indijski organi in letalska panoga kakor evropska letalska panoga so izrazili velik interes za nadaljevanje tega projekta ali podobnih oblik dolgoročnega sodelovanja.

5. SKLEPI: POMEMBNE KORISTI, KI JIH PRINAŠA PRIHODNJI SPORAZUM O ZRAČNEM PREVOZU MED EU IN INDIJO

- 5.1 Od štiridesetih let dvajsetega stoletja dalje so odnosi med EU in Indijo na področju civilnega letalskega prometa temeljili na dvostranskih sporazumih o zračnem prevozu, sklenjenimi med posameznimi državami članicami in Indijo z morebitnim majhnim usklajevanjem na ravni Skupnosti. 22 držav članic od 25 je sklenilo sporazume o zračnem prevozu z Indijo (vse razen baltskih držav). Vsi ti dvostranski sporazumi temeljijo na imenovanju enega ali dveh nacionalnih letalskih prevoznikov (ali v nekaj primerih več) na ravni države članice, ki lahko letijo na progah v Indijo. Še več, prevozne pravice, dodeljene po teh dvostranskih sporazumih, so tudi omejene, zato omejujejo področje konkurence.

V skladu s sodbami Evropskega sodišča z dne 5. novembra 2002, je treba obstoječe dvostranske sporazume o letalskih storitvah, ki temeljijo na imenovanjih nacionalnih letalskih prevoznikov, nujno spremeniti za ponovno vzpostavitev pravne varnosti, tako da se vključijo klavzule Skupnosti o imenovanju, ki dovoljujejo imenovanje katerega koli letalskega prevoznika Skupnosti, ustanovljenega v državi članici.

- 5.2 Dvostranska pogajanja med državami članicami in Indijo, ki potekajo zadnje mesece, ter njihovi izidi do sedaj še niso privedli do potrebne uskladitve obstoječih sporazumov z zakonodajo Skupnosti. Dvostranski sporazumi z Indijo so na pravnem področju še vedno sporni.
- 5.3 Vendar pa se je uporaba horizontalnega pooblastila Komisije v letu 2005 izkazala za učinkovito pri usklajevanju več kakor 250 dvostranskih sporazumov z zakonodajo Skupnosti. Čeprav Indija v nedavnih dvostranskih pogajanjih z državami članicami ni mogla takoj sprejeti imenovanj Skupnosti, pa se je sama obvezala, da se bo tega vprašanja z Evropsko komisijo lotila v okviru možnega prihodnjega horizontalnega sporazuma. Začetni razgovori, ki so potekali z Indijo v zadnjih mesecih v zvezi s tem, so pokazali določen napredek.

Koristi in dodatne prednosti pristopa Skupnosti

- 5.4 Ker je EU razvila močno razsežnost Skupnosti na svojem notranjem trgu letalskega prometa, bi bilo logično in koherentno, da to razsežnost uveljavi tudi v svojih zunanjih odnosih. Še več, izkušnje, ki si jih je v zvezi s tem pridobila EU, pomenijo koristen vzorec za mnogo tretjih držav.
- 5.5 Odprt zračni prostor med EU in Indijo bo prinesel precejšnje gospodarske koristi. Nedavna študija, ki jo je naročila Evropska komisija, okvirno ocenjuje možne dolgoročne gospodarske koristi za obe strani, vključeni na popolnoma liberaliziranem letalskem trgu med EU in Indijo, ki lahko dosežejo 200 milijonov EUR letno. Pomembno je, da se v pogajanjih za možen celovit sporazum obe strani prizadevata za doseg obojestransko ugodnih rezultatov.

Postopno odpiranje trga, ki ga spremlja zблиževanje zakonodaj

- 5.6 Seveda bo najbolj pomembno zagotoviti, da bo odprtje in združevanje trgov potekalo na uravnotežen način, ki bo upošteval druge pomembne politične cilje ter omilil morebitne nasprotno učinke.

Zato je pomembno zagotoviti, da proces odpiranja trga spremlja vzporedni proces regulativnega sodelovanja in/ali postopnega zблиževanja glede varnosti, zaščite, vidikov okoljskega in konkurenčnega prava, hkrati z zagotavljanjem enotnih pogojev delovanja in poštene konkurence, ki temelji na načelu enakih možnosti.

Pot naprej

- 5.7 Kakor je razvidno iz Sporočila, se je Indija lotila globokih sprememb v sektorju civilnega letalstva, ki temeljijo na postopni reformi in odpiranju trga.

V razvoj indijskega sektorja letalskega prometa bo treba vložiti še veliko naporov, da bo ustrezal hitro naraščajočemu povpraševanju in povečanim pričakovanjem uporabnikov. Tesnejše sodelovanje med EU in Indijo bi bilo ugodno za obe strani, omogočilo bi nove priložnosti EU in Indiji in bi lahko mnogo prispevalo k zagotovitvi učinkovitega in varnega letalskega sektorja.

Zato si je sedaj treba prizadevati, da bo zračni promet postal ključno področje tesnejšega sodelovanja med EU in Indijo ter tako prispeval k Strateškemu partnerstvu med Indijo in EU. Zato Komisija meni, da je zelo pomembno Indiji ponuditi celovit okvir za okrepljeno sodelovanje na področju civilnega letalstva.

Prvi cilj takega sodelovanja mora biti rešitev pravnih vprašanj v zvezi s sedanjimi dvostranskimi sporazumi med Indijo in državami članicami.

- 5.8 Vendar naj ne bi bil sporazum z Indijo omejen samo na strinjanje s klavzulami Skupnosti o imenovanju. Nadalje mora vzpostaviti ambiciozen okvir, ki združuje širša vprašanja v letalstvu, kakor so regulativno sodelovanje na področjih letalske varnosti, zaščite, vodenja zračnega prometa, tehnologije in raziskav, poslovanja in industrijskega sodelovanja. V zvezi z okoljskimi vprašanji mora biti sporazum skladen z zavezanostjo EU k trajnostnemu razvoju. Poleg zgoraj poudarjenih gospodarskih koristi ima pričakovana rast zračnega prometa tudi nezaželene stranske učinke zlasti glede kakovosti zraka in stopnje hrupa v bližini letališč in prispevka h

globalnim podnebnim spremembam. Pomembno je, da sporazum ne omeji zmožnosti EU za uporabo regulativnih in gospodarskih instrumentov, katerih cilj je ublažitev teh škodljivih učinkov.

Medtem, ko so pričakovanja velika, pa lahko traja kar nekaj časa, da se bo popolnoma odprt zračni prostor z Indijo razvil. Najbolje pa se lahko razvije postopoma, tako da zagotovi nemoten prehod in združitev trga, ki temelji na postopnem izvajanju novih pravil.

- 5.9 Obseg pooblastila, ki ga predlaga Komisija, je določen v posebnem Priporočilu Svetu, ki vključuje predlog pogajalskih smernic.

Na podlagi tega Komisija predlaga pogajanje in sklenitev celovitega odprtega letalskega sporazuma z Republiko Indijo ter poziva Svet, da pooblasti Komisijo v imenu Evropske skupnosti za začetek pogajanj o takem sporazumu.

Komisija bo tesno sodelovala z državami članicami in vsemi ustreznimi interesnimi skupinami pri nadaljnjem razvijanju in doseganju ciljev, določenih v pogajalskih smernicah.