



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 5.9.2005  
KOM(2005) 409 galutinis

## **KOMISIJOS KOMUNIKATAS**

**Bendrijos civilinės aviacijos politikos plėtojimas Indijos Respublikos atžvilgiu**

## 1. ĮVADAS IR SANTRAUKA

- 1.1 Indijos Respublika, didžiausioji pasaulio demokratija ir antroji šalis pasaulyje pagal gyventojų skaičių, šiuo metu išgyvena dideles permainas ir tampa svarbia Azijos ekonomine jėga. Keletą dešimtmečių ėjusi savitu, tik jai būdingu ekonominiu ir politiniu keliu, Indija vis labiau atsiveria ir aktyviai dalyvauja pasaulyje vykstančiuose procesuose.

Šiuo metu Indija yra viena iš šešių greičiausiai augančių ekonomikų pasaulyje. Indija pasižymi gyvybinga ir sparčiai augančia vartotojų rinka, kurios greitai didėjanti vidurinioji klasei jau priskirtina daugiau kaip 250 milijonų žmonių. Indijos ekonomikos prognozės byloja apie besitęsiantį spartų BVP augimą. Dešimtajame dešimtmetyje Indijos ekonomika kasmet išaugdavo 6% ir galima tikėtis, kad ateinančiais metais šios šalies augimo tempai bus dar išpūdingesni ir sieks 8%.

- 1.2 Nuo dešimtojo dešimtmečio vykdoma ir dabartinės vyriausybės sustiprinta į rinką orientuota politika labai palankiai veikė Indijos ekonomiką. Indija tampa pagrindiniu pasauliniu daugelio gamybos pramonių ir paslaugų bendrovių užsakomųjų paslaugų centru, o šalies pramonės įgauna visus tarptautinio konkurencingumo bruožus.

ES ir Indija jau yra sukūrusios artimus bendromis vertybėmis ir tikslais grindžiamus savitarpio ryšius. ES tenka beveik ketvirtadalis visos Indijos užsienio prekybos, tad ji yra didžiausia Indijos užsienio prekybos partnerė, o tuo pačiu ir pagrindinis tiesioginių užsienio investicijų (TUI) šaltinis.

- 1.3 Oro susisiekimo paslaugų poreikis Indijoje sparčiai auga tiek verslo kelionių, tarptautinio turizmo (tarp užsienio lankytojų ir įvairių Indijos etninių bendruomenių, gyvenančių užsienyje), tiek ir vietinių kelionių srityje.

Indijos skrydžių rinka šiuo metu yra tarp greičiausiai augančių pasaulyje. 2004 m. duomenimis skrydžių skaičius Indijoje padidėjo 25%. Toks spartus oro eismo plėtojimasis sukelia rimtų kliūčių oro susisiekimo paslaugų infrastruktūroje, susijusių su oro uostų pajėgumais ir turimais orlaiviais.

- 1.4 Rinkos atvėrimas ir pastangos pritraukti privatų ir užsienio kapitalą į Indijos aviacijos rinką vertinamos kaip būtinos priemonės plėtojant ir atnaujinant Indijos oro susisiekimo sektorių, siekiant patenkinti augančią paklausą ir vartotojų lūkesčius. Ilgą laiką Indijos oro susisiekimo sektorius pasižymėjo suvaržymais, smarkiai apribotu patekimu į rinką ir griežta valstybės kontrole, tačiau pastaraisiais metais Indija žengė ryžtingus žingsnius atviresnės ir konkurencingesnės aviacijos rinkos link.

Dėl savo nepaprasto augimo ir laipsniško rinkos atvėrimo Indija gali pasiūlyti naujas verslo galimybes bei stiprų augimo potencialą taip pat ir Europos oro linijų bendrovėms, orlaivių gamintojams bei paslaugų tiekėjams.

- 1.5 Europos Teisingumo Teismui 2002 m. lapkričio 5 d. priėmus sprendimą dėl „atviro dangaus“, dvišaliai susitarimai tarp valstybių narių ir Indijos tapo atsilikę nuo laikmečio ir juos būtina iš dalies pakeisti. Komisijai buvo suteikti „horizontalūs“ įgaliojimai vykdyti derybas dėl būtinų dvišalių susitarimų pakeitimų.

Atsižvelgdama į (i) didėjančią Indijos aviacijos rinkos svarbą, (ii) sunkumus, su kuriais susiduria valstybės narės siekdamos suderinti dvišalius susitarimus su Bendrijos teise netgi derybose, kurių metu Indijos valdžios institucijos siekė ir gavo ženklų papildomų skrydžių laisvių teisių srityje, ir (iii) fragmentuotos Europos strategijos jos santykių su Indija atžvilgiu pakeitimo visapusišku, koordinuotu bei liberaliu požiūriu teisinį ir ekonominį privalumą, Komisija laikosi nuomonės, kad dabar yra tinkamas laikas išnaudoti pačias įvairiausias galimybes plėtojant Bendrijos ir Indijos ryšius oro transporto rinkoje.

Dėl to Komisijos komunikate „*Bendrijos išorės politikos aviacijos srityje darbotvarkės rengimas*“<sup>1</sup> Indija buvo įvardinta kaip pagrindinė šalis, su kuria Bendrija galėtų sudaryti susitarimą. Taip pat ir Europos oro linijų asociacija (AEA) pavadino Indiją ypatingai svarbia rinka, kuri galėtų būti išsamaus Bendrijos susitarimo objektas.<sup>2</sup>

Taryba savo išvadose dėl išorinių oro susisiekimo santykių aiškiai atkreipė dėmesį į Indiją kaip į tinkamą kandidatę dėl kurios ateityje būtų galima prašyti įgaliojimų vykdyti visapusiškas derybas<sup>3</sup>.

- 1.6 2004 m. rugpjūčio mėn. atsakyme į Europos Komisijos komunikatą „ES ir Indijos strateginė partnerystė“<sup>4</sup> Indija išreiškė savo pasirengimą apsvarstyti visapusi orą susisiekimo susitarimą su ES.

Todėl Komisija šiuo komunikatu rekomenduoja, kad Taryba įgaliotų Komisiją Europos bendrijos vardu derėtis su Indija dėl visapusio atvirosios oro susisiekimo erdvės susitarimo, numatančio rinkos atvėrimą ir tuo pat metu vykdomą bendradarbiavimą priimant reguliavimo priemones ir (arba) reguliavimo priemonių suderinimą prioritetinėse srityse: skrydžių saugos, aviacinio saugumo, aplinkos apsaugos, keleivių apsaugos, ir konkurencijos taisyklių, užtikrinančių vienodas konkurencijos sąlygas, taikymo.

Gerų Indijos Civilinės aviacijos ministerijos santykių su Europos Komisijos tarnybomis per pastaruosius keletą metų pasiekta konstruktyviai bendradarbiaujant ir šie susiklostę ryšiai gali būti tinkamas pagrindas pradėti oficialias derybas su Indija.

## **2. DIDĖJANTI ES IR INDIJOS POLITINIŲ IR EKONOMINIŲ SANTYKIŲ SVARBA**

- 2.1 Pastaraisiais metais Indijos ekonomika plėtojosi labai išpūdingai ir dešimtajame dešimtmetyje pasiekė apie 6% ekonominį augimą. 2003 m. Indijos BVP padidėjo 8,6%.

ES tenka beveik ketvirtadalis visos Indijos užsienio prekybos, tad ji yra didžiausia Indijos užsienio prekybos partnerė, o tuo pačiu ir pagrindinis tiesioginių užsienio investicijų šaltinis.

---

<sup>1</sup> KOM (2005) 79 galutinis, 2005 3 11.

<sup>2</sup> „Tarptautinio oro susisiekimo paslaugų iš ir į ES ateities plėtra: AEA prognozė“, 2004 m. spalio mėn.

<sup>3</sup> 2005 m. birželio 27 d. Tarybos išvados dėl Bendrijos išorės politikos aviacijos srityje darbotvarkės rengimo.

<sup>4</sup> KOM (2004) 430 galutinis, 2004 6 16.

Vien tik 2003–2004 m. prekyba tarp ES ir Indijos padidėjo 34%. Tačiau Indija yra tik 12 pagal apimtį ES prekybos partnerė po Taivano ir Korėjos. Pavyzdžiui, 2004 m. ES prekybos su Kinija apimtis buvo penkis kartus didesnė nei su Indija, o ES TUI Kinijoje yra 10 kartų didesnės nei TUI Indijoje.

Šie skaičiai parodo dar nepanaudoto ekonominio augimo, prekybos ir investicinės veiklos galimybių apimtį Indijoje.

- 2.2 Turėdama beveik 1,1 milijardą gyventojų, išpūdingą ekonomikos augimą ir milžinišką bendrąjį potencialą Indija palengva įgauna vis svarbesnį politinį vaidmenį pasaulyje. ES ir Indijos santykių intensyvumas pastaraisiais metais sustiprėjo ir nuo 2000 m. ES ir Indijos aukšto lygio susitikimai organizuojami kasmet.

Komisija 2004 m. birželio mėn. komunikate „ES ir Indijos strateginė partnerystė“ pasiūlė toliau stiprinti politinius ir strateginius ES ir Indijos santykių aspektus. Komisija pasiūlė keletą strateginių sektorių dialogų, siekiant sustiprinti tarptautinį bendradarbiavimą tarp ES ir Indijos. Tarp jų buvo pasiūlymas pagerinti bendradarbiavimą oro susisiekimo srityje, inicijuojant dialogą civilinės aviacijos srityje ir derybas dėl ES ir Indijos oro susisiekimo susitarimo.

2004 m. rugpjūčio 27 d. atsakyme į Komunikatą Indija pritarė Komisijos pasiūlymui. Indija pabrėžė savo pastangas pritraukiant tiesiogines užsienio investicijas į Indijos aviacijos sektorių ir tobulinant oro uostų infrastruktūros efektyvumą. Ji taip pat išreiškė savo pasirengimą apsvarstyti visapusišką oro susisiekimo susitarimą su ES, atsižvelgiant į patekimo į rinką, reguliavimo ir oro eismo valdymo klausimus.

- 2.3 2004 m. 5-ajame ES ir Indijos aukšto lygio susitikime Hagoje, Indija ir ES susitarė kartu parengti išsamų ES ir Indijos veiksmų planą strateginės partnerystės įgyvendinimui. Veiksmų planas šiuo metu yra rengiamas.

### **3. DIDĖJANTI INDIJOS SVARBA TARPTAUTINĖS AVIACIJOS SEKTORIUJE – RINKOS APIBŪDINIMAS**

#### **Indija – greitai auganti ir kintanti oro susisiekimo rinka**

- 3.1 Po santūraus, dešimtmetį užsitęsusio vidutiniško 5% metinio prieaugio, vidinė aviacijos rinka Indijoje šiuo metu klesti dėl didelio BVP augimo, didesnių bendrųjų pajamų, augančios vidurinės klasės – svarbaus turistinių kelionių potencialo, naujų rinkos dalyvių, įskaitant pigių skrydžių bendroves, bei krintančių skrydžių kainų. Indijos oro eismo rinka pastaraisiais metais buvo tarp greičiausiai augančių pasaulyje. 2004 m. duomenimis skrydžių kiekis Indijoje padidėjo apie 25%.

Nuo 1990 m. keleivių vietų skaičius reguliariuose tiesioginiuose skrydžiuose tarp ES ir Indijos išaugo nuo 2,6 iki beveik 4,4 mln. 2004 m. (+70 %).<sup>5</sup> Dėl neseniai priimtų susitarimų dėl skrydžių laisvės teisių išplėtimo tikimasi, kad pradėjus taikyti naujasias skrydžių laisvės teises rinkoje, ateinančiais metais skrydžių ir turimų keleivių vietų skaičius dar greičiau augs.

<sup>5</sup>

Šaltinis: OAG skrydžių tvarkaraštis

- 3.2 Pastaraisiais metais atidaryta daug naujų maršrutų, tarp jų į Bangalore (*Bangalore*), Haiderabadą (*Hyderabad*), Amritsarą (*Amritsar*), Čenai (*Chennai*) ir Kočin (*Cochin*).

Šiuo metu septyni ES oro vežėjai skraidina keleivius reguliariais skrydžiais į Indiją, o iš Indijos į Europą keleivius skraidina dvi Indijos oro linijų bendrovės („*Air India*“ ir neseniai pradėjusi vykdyti skrydžius „*Jet Airways*“). Be to, du JAV oro vežėjai skraidina keleivius per Europą į Indiją ir atgal. Tarp Indijos ir ES yra 17 tarp miestinių oro susisiekimo maršrutų. Didžiausią reguliarių tiesioginių skrydžių tarp ES ir Indijos dalį sudaro oro maršrutas į Vokietiją, kuriuo vyksta 32% viso eismo, skrydžiai į JK sudaro 31%, skrydžiai į Prancūziją – 18% ir į Nyderlandus 9%.

Iš 130 savaitinių skrydžių tarp ES ir Indijos 2004–2005 m. žiemą „*Lufthansa*“ ir „*Air India*“ oro linijų bendrovėms teko po 22%, o „*British Airways*“ turėjo 15%.

### **Žvilgsnis į ateitį**

- 3.3 Ateinančiais metais Indijos keleivinio oro susisiekimo augimas turėtų išlikti toks pat įspūdingas. Tarptautinė Oro Transporto Asociacija (IATA) prognozuoja, kad per 2004–2008 m. tarptautinis keleivinis Indijos oro susisiekimas per metus vidutiniškai augs po 7,8%. IATA numato, kad krovinių vežimo mastai augs greičiau, nei keleivių ir iki 2008 m. pasieks 8,4% metinį augimą.

„*Centre for Asia Pacific Aviation*“ prognozuoja bendrą metinį Indijos oro susisiekimo prieaugį 5 milijonais keleivių per ateinančius dešimt metų ir tai, kad Indijos vidinė ir tarptautinė rinkos kalendoriniais 2004 m. išaugs po 30% iki 20 milijonų keleivių kiekviena.

Manoma, kad Indijos keleivinis oro susisiekimas išaugs nuo 44 mln. keleivių 2004 m. iki 58 mln. keleivių 2014 m.<sup>6</sup> Pasaulinėje rinkos prognozėje 2004–2023 m. *Airbus* numato vidutinį metinį 6,5% Vakarų Europos ir Indijos subkontinento rinkos augimą per ateinančius 20 metų.

### **Pagrindiniai rinkos faktoriai**

- 3.4 Praeityje Indijos vyriausybė kreipė nedaug dėmesio turizmo politikai ir suteikdavo jai labai ribotus prioritetus.

Tačiau pagrindinis tarptautinio oro susisiekimo plėtros iš ir į Indiją veiksnys pastaraisiais metais buvo būtent turizmas. 2002 m. Turizmo ministerijos pradėta kampanija „Nepaprastoji Indija“ buvo visuotinai pripažinta. 2004 m. Indijoje apsilankė 3,4 milijonai užsienio piliečių, 23,5% daugiau nei 2003 m. Tikimasi, kad 2005 m. atvykstančiųjų skaičius dar labiau padidės (iki 30%), o Turizmo ministerijos tikslas yra pasiekti, kad iki 2020 m. Indiją aplankytų 40 milijonų užsienio turistų.

Iš Indijos keliaujančiųjų skaičius taip pat auga ir 2003 m. padidėjo apie 30% iki maždaug 4,5 milijonų.

---

<sup>6</sup> „Azijos ir Ramiojo vandenyno oro transportas – augimas ir kliūtys“, *Air Transport Action Group (ATAG)*, 2001

- 3.5 Kitas pagrindinis būsimo oro susisiekimo paklausos veiksnys Indijoje yra skrydžių kainos. Tarptautinių skrydžių kainos per pastaruosius du dešimtmečius labai nukrito. Tačiau šių kainų kritimų Indijoje nebūta, nes dėl trūkstamų pajėgumų skrydžių kainos iš ir į Indiją labai pakilo, lyginant su konkuruojančiais tame pačiame regione maršrutais. Šiuo metu pranešama apie didelį atotrūkį tarp Indijos ir konkuruojančių maršrutų skrydžių kainų lygių. Pavyzdžiui, teigiama, kad skrydžio iš Didžiosios Britanijos ar Jungtinių Valstijų į Indiją kaina dažniausiai yra 40% aukštesnė nei skrydis konkuruojančius maršrutais į Tailandą ar Indoneziją.

Todėl reikėtų paminėti, kad šios srities ekspertai tikisi ženklaus kainų kritimo po to, kai 2005 m. tarp JAV ir Indijos buvo pasirašyti vadinamieji „atviro dangaus“ susitarimai. Vienas iš stebėtojų tikisi 20–30% skrydžių kainų kritimo, kai tuo tarpu kitas ekspertas prognozuoja, kad dabartinės 1 000–1 500 USD skrydžių kainos dėl didesnės pasiūlos ir konkurencijos per artimiausius 12–18 mėnesių nukris iki maždaug 700 USD.

Leidus privačioms Indijos oro linijų bendrovėms skraidyti tarptautiniais maršrutais, padidės konkurencinis spaudimas įsitvirtinusioms oro linijų bendrovėms. Tikimasi, kad rinkos naujokų ir pigių skrydžių bendrovių atėjimas į Indijos vidaus rinką turės tokį pat poveikį ir Indijos viduje.

#### 4. PAGRINDINĖS INDIJOS CIVILINĖS AVIACIJOS POLITIKOS KRYPTYS

##### **Bendroji politika**

- 4.1 Indijos civilinė aviacija šiuo metu išgyvena dideles permainas. Dešimtajame dešimtmetyje Indijos vyriausybė pradėjo oro susisiekimo paslaugų ekonominio liberalizavimo programą, dėl kurios be kita ko, (i) buvo paskelbta „atviro dangaus“ politika tarptautiniam krovinių vežimui oro transportu; (ii) valstybei nepriklausančioms oro linijų bendrovėms buvo leisti įžengti į Indijos rinką; ir (iii) palaipsniui buvo liberalizuoti dvišaliai oro susisiekimo susitarimai su trečiosiomis šalimis.
- 4.2 Indijos vyriausybė vis labiau pripažįsta, kad aviacijos sektorius gali būti bendros ekonominės plėtros katalizatorius ir todėl 2003 m. įsteigė buvusio ministrų kabineto sekretoriaus Narešo Čandros (*Naresh Chandra*) vadovaujamą Komitetą, kurio užduotis parengti Reformų programą, kurios pagrindu būtų kuriama nauja nacionalinės civilinės aviacijos politika. Atrodo, kad dabartinė Indijos valdžia toliau įgyvendina pagrindines Komiteto rekomendacijas, plėtodama atviresnę ir konkurencingesnę oro susisiekimo paslaugų rinką Indijoje.

Čandros Komiteto ataskaitoje teigiama, kad reikia integruoto, keturiais pagrindiniais ramsčiais pagrįsto santykio su civiline aviacija:

- vienodų sąlygų visiems vežėjams sukūrimo;
- privačių investicijų ir konkurencijos didinimo, mažinant patekimo į rinką kliūtis;
- griežtų saugos standartų užtikrinimo ir solidžios oro susisiekimo rinkos reguliavimo kontrolės;

- skaidraus institucinio mechanizmo, užtikrinančio nerentabilių, tačiau visuomenei reikalingų paslaugų teikimą.

#### 4.3 Komisijos bendrosios išvados yra šios:

- Komisijos nuomone, pagrindinis prioritetas turi būti teikiamas liberalesnei mokesčių politikai, kuri leistų sumažinti degalų kainas. Vyriausybė šios rekomendacijos dar neįgyvendino.
- Komisijos nuomone, oro uostų mokesčiai yra per dideli ir turėtų būti sumažinti. Be to, degalų tiekimo sistema turėtų būti liberalizuota, siekiant papildomiems degalų tiekėjams vykdyti veiklą oro uostuose.
- 2004 m. vyriausybė įgyvendino Komisijos pasiūlymą panaikinti maršrutų skirstymo nuostatas. Senąją sistemą, pagal kurią visos oro linijų bendrovės privalėjo skraidyti maršrutais tarp didelių miestų ir nepelningais atokiais maršrutais, pakeitė nauja sistema, kuria privačios oro linijų bendrovės apmokestinamos, kad būtų galima finansuoti nerentabilius maršrutus (su viešąja paslauga susiję išpareigojimai).
- Palaikytas buvo ir pasiūlymas, kad užsienio kapitalo investuotojams (išskyrus užsienio oro linijų bendroves) būtų leista įsigyti iki 49% oro linijų akcijų.

#### **Rinkos atvėrimas ir nauji rinkos dalyviai**

- 4.4 2004 m. pabaigoje Indijos vyriausybė nusprendė tam tikrus kriterijus atitinkantiems privatiems oro vežėjams (t. y. turintiems nemažesnę kaip 20 orlaivių laivyną ir daugiau kaip 5-rių metų skrydžių patirtį) skraidyti tarptautiniais maršrutais. Du oro vežėjai (*Jet Airways* ir *Air Sahara*) jau dabar atitinka šiuos kriterijus ir Indijos vyriausybė neseniai suteikė jiems tarptautinių skrydžių teises.

Oro linijų bendrovių, teikiančių paslaugas vidaus rinkoje, skaičius nuolat auga. Šiuo metu Indijoje yra septynios registruotos reguliariąsias paslaugas teikiančios oro linijų bendrovės: 1) valstybei priklausanti *Air India*; 2) *Indian Airlines*; 3) *Alliance Air* (*Indian Airlines* pavaldžioji įmonė); 4) *Air Sahara*; 5) *Jet Airways* (privati); 6) *Air Deccan* (privati pigių skrydžių bendrovė); ir 7) *Blue Dart Cargo* (specializuotas krovinių vežėjas).

Vien 2005 m. Indijos rinkoje tikimasi sulaukti dar penkių oro vežėjų (*SpiceJet*; *Kingfisher Airlines*; *Air India Express*; *Indus Airways* ir *Go Air*).

- 4.5 Indijos vyriausybė toliau tęsia dvišalių oro susisiekimo paslaugų susitarimų liberalizavimo politiką. 2004 m. gruodžio mėnesį Indijos vyriausybė nusprendė nebereikalauti kompensacijų dėl nelygiaverčio naudojimosi skrydžių laisvių teisėmis pagal privalomus komercinius susitarimus tarp nurodytų įmonių. Naujuosiuose susitarimuose dėl oro susisiekimo paslaugų nebus tokių privalomų komercinių susitarimų, o galiojantys privalomi susitarimai dėl kompensacijų bus panaikinti vėliausiai po penkerių metų.
- 4.6 Stiprėjančios liberaliosios politikos oro susisiekimo srityje rezultatas yra 2005 m. balandžio mėn. Indijos ir JAV pasirašytas „atviro dangaus“ susitarimas. Šiuo susitarimu panaikinami visi keleivių vietų skaičiui taikomi apribojimai ir konkurencinių tarifų kontrolė. Paskyrimo nuostatomis taip pat panaikinama

kiekybinė patekimo į rinką kontrolė, tačiau įprastiniai nuosavybės ir kontrolės apribojimai bei nuostatos išlieka. Be visiško liberalizavimo keleivių vietų skaičiaus ir patekimo į rinką atžvilgiu ir trečiosios, ketvirtosios bei penktosios skrydžių laivės teisių suteikimo, naujajame susitarime numatoma ir neribota septintoji skrydžių laisvės teisė visoms krovinių vežimo paslaugoms. Naujuoju susitarimu taip pat tikimasi palengvinti naujų maršrutų atidarymą, kurių pagalba būtų galima vykdyti iki šiol nevykdytus tiesioginius poliarinius skrydžius tarp JAV ir Indijos. Tai priklausys nuo to, ar bus gautos skrydžių per Rusijos oro erdvę laisvės teisės.

Indija taip pat pritarė esminiam skrydžių laisvių teisių išplėtimui naujuose dvišaliuose susitarimuose su kitomis šalimis, tarp jų su Jungtine Karalyste ir Kinija.

### **Infrastruktūros trūkumai**

- 4.7 Dėl ypač didelio oro susisiekimo paslaugų paklausos Indijoje augimo, šios šalies oro susisiekimo infrastruktūroje atsiranda rimtų trūkumų, ypač susijusių su oro uostais ir turimais orlaiviais. Turimų oro uostų pajėgumų ir paslaugų nepakanka dėl trūkstančių pakilimo takų, transporto priemonių stovėjimo aikštelių ir terminalų.

Indijos vyriausybė stengiasi pritraukti privatų kapitalą naujoms partnerystėms. Plyname lauke Bangaloreje ir Haiderabade statomi nauji oro uostai. Vyriausybė vykdo strateginių partnerių, tapsiančių oro uostų Mumbajuje ir Nju Delyje akcininkais, atranką. 2005 m. kovo mėnesį Indijos vyriausybė pakvietė devynis atrinktus siūlytojus teikti savo pasiūlymus konkurse. Iš anksto atrinktiems konsorciams priklauso daug žinomų Europos oro uostus valdančių įmonių.

Planuota *Air India* ir *Indian Airlines* dalinė privatizacija dar nepavyko, o tai pristabdė privataus kapitalo pagalbą komerciniais pagrindais vykdomą šių oro linijų bendrovių oro laivynų modernizavimą ir plėtrą. Todėl atrodo, kad vyriausybė nusprendė sustiprinti šias oro linijų bendroves ir suteikti valstybines garantijas orlaivių įsigijimui.

Siekiant patenkinti augančią oro susisiekimo paslaugų paklausą Indijoje reikia milžiniškų investicijų į oro transporto infrastruktūrą, t. y. į oro uostus, orlaivius, oro eismo valdymo technologiją ir papildomus įrenginius. Indijos Civilinės aviacijos ministerija planuoja, kad, pavyzdžiui, per artimiausius keletą metų investicijoms į Indijos oro uostus prireiks beveik 8 mlrd. eurų.

2004 m. gruodžio mėnesį buvo paskelbta, kad planuojama pastatyti 10 visiškai naujų oro uostų, o kitus 15 oro uostų numatoma atnaujinti, neskaitant keturių pagrindinių oro uostų Delyje (*Delhi*), Mumbajuje (*Mumbai*), Kalkutoje (*Calcutta*) ir Čenai (*Chennai*) modernizavimo.

### **Neišspręstos Indijos aviacijos rinkos atnaujinimo problemos**

- 4.8 Indijos vyriausybė atrodo pasiryžusi įgyvendinti nuoseklią, rinkos jėgų valdomą aviacijos politiką, kuri remtųsi konkurencija ir vienodo požiūrio principais. Tai suteikia daug vilčių. Tačiau Indijos vyriausybės politika šalyje labai kritikuojama dėl (i) nepakankamo skaidrumo politikos lygmenyje; (ii) lėtų sprendimų priėmimo ir įgyvendinimo procesų; (iii) veiksmingų konkurencijos teisės aktų nebuvimo; (iv)

privačias investicijas skatinančios aplinkos nebuvimo ir (v) tiesioginių apribojimų, taikomų užsienio investicijoms.

Šie pasvarstymai bus paskelbti netrukus išeisiančioje vyriausybės „Baltojoje knygoje“.

#### **Techninis bendradarbiavimas**

- 4.9 Spartus oro susisiekimo paslaugų paklausos augimas kelia ir didelius technologinius iššūkius skrydžių saugos, aviacinio saugumo ir oro transporto valdymo srityse. Šiame kontekste Indijos vyriausybė labai vertingu laiko ES bendrai finansuojamą „ES ir Indijos bendradarbiavimo civilinės aviacijos srityje projektą“. Projektas pradėtas vykdyti 2001 m., numatyta jo trukmė iki 2006 m, o iš viso ES jo įgyvendinimui skiria 18 mln. eurų. Indijos vyriausybė, pramonininkai ir Europos pramonės atstovai išreiškė didelį susidomėjimą ilgalaikiu šio projekto tęsimu arba panašiomis bendradarbiavimo struktūromis.

#### **5. IŠVADOS: DIDELĖ BŪSIMO ES–INDIJOS SUSITARIMO DĖL ORO SUSISIEKIMO PRIDĖTINĖ VERTĖ**

- 5.1 Nuo penktojo dešimtmečio ES ir Indijos santykiai civilinės aviacijos srityje buvo grindžiami dvišaliais susitariamais dėl oro susisiekimo paslaugų, kuriuos Indija buvo sudariusi su atskiromis valstybėmis narėmis, ir kurie, jeigu jų būtų, buvo koordinuojami Bendrijos lygmeniu. Iš 25 ES valstybių narių 22 valstybės yra sudariusios dvišalius susitarimus dėl oro susisiekimo paslaugų su Indija (visos, išskyrus Baltijos šalis). Pagal daugumą šių dvišalių susitarimų valstybė narė paskiria vieną arba du (arba labai retai kelis) oro vežėjus, kuriems suteikiamas leidimas vykdyti maršrutinius skrydžius į Indiją. Be to, pagal šiuos dvišalius susitarimus suteikiamas tik labai ribotas skrydžių laisvių teisių skaičius, todėl yra labai ribojama konkurencija.

Po 2002 m. lapkričio 5 d. Europos Teisingumo Teismo sprendimo esami dvišaliai susitarimai dėl oro susisiekimo paslaugų, kurie grindžiami nacionalinių oro vežėjų paskyrimu, siekiant atstatyti teisinį saugumą privalo būti skubiai persvarstyti, įtraukiant į juos Bendrijoje galiojančias nuostatas dėl tokių vežėjų paskyrimo, pagal kurias galėtų būti paskirtas bet kuris Bendrijos oro vežėjas, įsisteigęs bet kurioje valstybėje narėje.

- 5.2 Vis dėlto per pastarųjų mėnesių dvišales derybas tarp valstybių narių ir Indijos nepasisekė pasiekti jokios pažangos, derinant esamus dvišalius susitarimus su Bendrijos teisės normomis. Tad dvišaliai susitarimai su Indija vis dar gali būti teisiškai užginčijami.
- 5.3 Tačiau Komisijai suteiktas „horizontalusis“ įgaliojimas 2005 m. pasirodė labai veiksmingas, kai 250 dvišalių susitarimų buvo derinama su Bendrijos teise. Nors pastarųjų dvišalių derybų su valstybėmis narėmis metu Indija negalėjo iš karto sutikti su Bendrijos paskyrimu, tačiau ji išsipareigojo apsvarstyti šį klausimą su Europos Komisija, atsižvelgdama į galimą būsimąjį horizontalųjį susitarimą. Pastaraisiais mėnesiais su Indija buvo vykdomos parengiamosios derybos šiuo klausimu ir jų metu pasiekta tam tikrų rezultatų.

### **Bendrijos požiūrio nauda ir pridedamoji vertė**

- 5.4 Kadangi vidaus aviacijos rinka ES yra laikoma Bendrijos svarbos, būtų visiškai logiška, siekti šios svarbos suteikimo ES užsienio rinkose. Be to, šioje srityje sukaupta ES patirtis yra labai vertinga daugeliui trečiųjų šalių.
- 5.5 Susitarimas dėl ES ir Indijos atviros aviacijos erdvės atneštų didelę ekonominę naudą. Prieš kurį laiką užsakytas Europos Komisijos tyrimas parodė, kad potenciali ilgalaikė visiškai liberalizuotos ES ir Indijos aviacijos rinkos nauda siektų maždaug 200 mln. eurų per metus. Labai svarbu, kad derybos dėl galimo visapusio susitarimo vyktų abipusės naudos siekimo dvasia.

### **Laipsniškas rinkos atvėrimas lydimas reguliavimo priemonių suderinimo**

- 5.6 Visiškai akivaizdu, kad nepaprastai svarbu užtikrinti, jog rinkų atvėrimas ir integravimas būtų vykdomi subalansuotai, deramai atsižvelgiant ir į kitus politikos tikslus, siekiant sušvelninti galimus neigiamus padarinius.

Todėl privalu užtikrinti, kad rinkos atvėrimas būtų lydimas bendradarbiavimo reglamentavimo srityje ir (arba) laipsniško reguliavimo priemonių suderinimo skrydžių saugos, aviacinio saugumo, aplinkos apsaugos ir konkurencijos teisės aktų klausimais, užtikrinant vienodas konkurencijos sąlygas ir sąžiningą konkurenciją, pagrįstą vienodų galimybių principu.

### **Kelias pirmyn**

- 5.7 Komunikate išdėstyta medžiaga parodoma, kad Indija yra pradėjusi įgyvendinti plataus masto pokyčius savo civilinės aviacijos sektoriuje, kurie remiasi laipsniška rinkos reforma ir jos atvėrimu.

Ateityje reikės pasistengti, kad Indijos oro eismo sektorius taptų pajėgiu patenkinti greitai augančią paklausą ir didėjančius vartotojų lūkesčius. Artimesnis bendradarbiavimas tarp Indijos ir ES šiuo atveju yra nepaprastai svarbus, jis teikia gausias naujas galimybes Indijai ir ES bei gali prisidėti kuriant efektyvų ir saugų oro susisiekimą.

Todėl reikėtų pasistengti, kad oro susisiekimą paslaugos taptų pagrindine artimesnio ES ir Indijos bendradarbiavimo sritimi, taip prisidedant prie Indijos ir ES strateginės partnerystės. Todėl Komisijos nuomone labai svarbu pasiūlyti Indijai visapusi sustiprintą bendradarbiavimą oro susisiekimą srityje.

Bendradarbiaujant visų pirma turėtų būti apsvaistyti ir išspręsti teisiniai klausimai, susiję su galiojančiais dvišaliais Indijos ir valstybių narių susitarimais.

- 5.8 Tačiau susitarimas su Indija neturėtų apsiriboti vien Bendrijos paskyrimo nuostatomis. Tokio susitarimo objektas turėtų būti daug platesnis, juo turėtų būti siekiama sukurti plataus masto struktūrą, kurioje būtų sprendžiami platesni aviacijos sektoriui aktualūs bendradarbiavimo taikant reguliavimo priemonės, skrydžių saugos, aviacinio saugumo, oro eismo valdymo, technologijų diegimo ir mokslinių tyrimų,

taip pat „verslo reikalų tvarkymo“ ir pramoninio bendradarbiavimo klausimai. Su aplinka susijusių klausimų atžvilgiu susitarimas turėtų atitikti ES įsipareigojimą dėl tvarios plėtros. Be minėtos ekonominės naudos, numatoma oro eismo plėtra taip pat turi nepageidautinų poveikių (oro kokybei, triukšmo lygiui prie oro uostų ir įtakos visuotinei klimato kaitai). Svarbu numatyti, kad susitarimu nebūtų apribotos ES galimybės taikyti reguliavimo arba ekonomines priemones nepageidautinam poveikiui mažinti.

Net jei teks užsibrėžti labai ambicingus siekius, visiškai atvirai oro erdvei su Indija sukurti prireiks nemažai laiko, ir tokį procesą geriausia įgyvendinti atskirais etapais, kuriais būtų užtikrintas sklandus perėjimas bei rinkos integracija, grindžiama laipsnišku naujųjų taisyklių įgyvendinimu.

- 5.9 Įgaliojimų, kuriuos Komisija siūlo, apimtis yra nustatyta atskiroje pateiktoje rekomendacijoje Tarybai, kartu pridedant ir pasiūlymą derybų nurodymams.

Atsižvelgdama į šias aplinkybes, Komisija siūlo vykdyti derybas ir sudaryti visapusišką susitarimą dėl atvirosios oro erdvės su Indija ir rekomenduoja Tarybai įgalioti Komisiją pradėti derybas Europos bendrijos vardu dėl tokio susitarimo sudarymo.

Komisija, aiškindama derybų nurodymuose nustatytus tikslus ir jų siekdama, artimai bendradarbiaus su valstybėmis narėmis ir visomis suinteresuotomis šalimis.