



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 5.9.2005  
KOM(2005) 409 v konečném znění

## **SDĚLENÍ KOMISE**

**Vytváření politiky Společenství v oblasti civilního letectví ve vztahu k Indické republice**

## 1. ÚVOD A SHRnutí

- 1.1 Indická republika, největší demokratická republika a druhý nejlidnatější stát na světě, prochází rychlými změnami a stává se z ní důležitá hospodářská velmoc v Asii. Po několika desetiletích vlastního hospodářského a politického vývoje se Indie stále více otevírá vnějším kontaktům a aktivně se zapojuje do celosvětového dění.

Indie je v současné době jednou ze šesti nejrychleji rostoucích ekonomik světa. Představuje dynamický a rychle rostoucí spotřebitelský trh, v němž je stále početněji zastoupena střední třída, čítající již více než 250 milionů obyvatel. Veškeré hospodářské prognózy ohledně Indie shodně předpovídají pokračující vysokou úroveň růstu HDP. Zatímco roční míra hospodářského růstu v Indii představovala během 90. let 20. století v průměru 6 %, v současné době tento růst dokonce nabírá rychlejší tempo a pro nadcházející roky se očekává, že dosáhne pozoruhodných 8 % či více.

- 1.2 Je jasné, že indickému hospodářství velmi prospěly tržně orientované politiky uplatňované od 90. let 20. století a posílené současnou vládou. Stále více výrobních podniků a společností zaměřených na poskytování služeb obrací svou pozornost k Indii jako klíčovému globálnímu středisku pro externí zajišťování (outsourcing) a indické podniky dosahují úrovně, na níž jsou mezinárodně konkurenceschopné.

Mezi EU a Indií existuje těsný vztah na základě sdílených hodnot a cílů. Obchod mezi EU a Indií představuje téměř čtvrtinu celkového indického objemu obchodu, a EU je tak největším obchodním partnerem Indie a jejím hlavním zdrojem přímých zahraničních investic.

- 1.3 Poptávka po letecké dopravě v Indii se rychle zvyšuje, a to jak v oblasti služebních cest, mezinárodního cestovního ruchu (zahraniční návštěvníci i indické etnické skupiny žijící v zahraničí), tak i v oblasti cestovního ruchu domácího.

Indický trh v oblasti letecké dopravy patří v současné době k nejrychleji se rozvíjejícím na světě. Podle údajů za rok 2004 se v daném období objem letecké dopravy v Indii zvýšil přibližně o 25 %. S ohledem na tak rychlý vývoj v letecké dopravě se v infrastruktuře letecké dopravy vynořují vážné problémy, a to jak z hlediska kapacity letišť, tak z hlediska dostupných letadel.

- 1.4 Mezi opatření nezbytná k vývoji a modernizaci leteckého průmyslu v Indii s cílem uspokojit zvyšující se poptávku a očekávání spotřebitelů se počítá též otevření trhu a pokusy přilákat na indický letecký trh soukromý a zahraniční kapitál. Zatímco letecký průmysl Indie se po dlouhou dobu vyznačoval restriktivními postupy, včetně omezeného přístupu a intenzivních státních kontrol, Indie v nedávné době učinila rozhodné kroky k vytvoření otevřenějšího a konkurenceschopnějšího leteckého trhu.

Díky mimořádnému růstu a postupnému otevírání trhu je Indie zdrojem nových obchodních příležitostí a též silného růstového potenciálu pro evropské letecké společnosti, výrobce letadel a poskytovatele služeb.

- 1.5 V důsledku rozsudků Evropského soudního dvora ohledně „open skies“ ze dne 5. listopadu 2002 již 22 dvoustranných dohod mezi členskými státy a Indií není

udržitelných a je zapotřebí je pozměnit. Komise dostala „horizontální“ mandát k sjednávání potřebných změn ve dvoustranných dohodách s třetími zeměmi.

S ohledem na i) rostoucí význam indického leteckého trhu, ii) obtíže, s nimiž se setkávají jednotlivé členské státy ve snaze uvést dvoustranné dohody v soulad s právem Společenství, například při vyjednávání, kdy indické orgány požadovaly a získaly značná dodatečná provozní práva, a iii) celkové právní a hospodářské přínosy plynoucí z nahrazení nejednotného evropského přístupu ve vztazích s Indií přístupem uceleným, koordinovaným a liberálním, je však Komise toho názoru, že je nyní mezi Indií a Společenstvím v letecké dopravě vhodné vytvářet širší rozpětí příležitostí.

Ve sdělení Komise „*Rozvoj vnější politiky Společenství v oblasti letectví*“<sup>1</sup> se proto o Indii hovoří jako o hlavní cílové zemi, na kterou by se měla zaměřit dohoda zahrnující rámec celého Společenství. Rovněž podle Sdružení evropských leteckých společností (AEA) je Indie obzvláště důležitým trhem, vůči němuž by ucelená dohoda Společenství mohla být odůvodněná<sup>2</sup>.

Rada ve svých Závěrech k vnějším leteckým vztahům výslovně zmínila Indii jako možnou kandidátskou zemi pro budoucí podání žádosti o ucelené vyjednávací mandáty.<sup>3</sup>

- 1.6 Indie ve své reakci ze srpna 2004 na sdělení Evropské komise nazvané „Strategické partnerství EU – Indie“<sup>4</sup> vyjádřila připravenost zvážit ucelenou dohodu s EU o letecké dopravě.

Tímto sdělením tedy Komise doporučuje, aby ji Rada pověřila sjednáním, jménem Evropského společenství, ucelené dohody o otevřeném leteckém prostoru s Indií, v níž by se snoubilo otevření trhu se souběžným procesem regulativní spolupráce a/nebo konvergence, zejména v takových přednostních oblastech, jakými jsou bezpečnost a ochrana v oblasti letectví, ochrana životního prostředí, výzkum a technologie, a též uplatňování pravidel hospodářské soutěže, která zajistí její spravedlivé a rovné podmínky.

V průběhu první poloviny roku 2005 byly vybudovány příznivé kontakty mezi Indickým ministerstvem pro civilní letectví a útvary Evropské komise, které mohou posloužit jako dobrý základ pro zahájení formálních jednání s Indií.

## **2. ROSTOUCÍ VÝZNAM POLITICKÝCH A HOSPODÁŘSKÝCH VZTAHŮ MEZI EU A INDIÍ**

- 2.1 Indické hospodářství zaznamenalo v nedávné době velmi příznivé výkonové ukazatele: Míra hospodářského růstu se v průběhu 90. let 20. století pohybovala okolo 6 %. V roce 2003 dosáhl růst HDP v Indii hodnoty 8,6 %.

---

<sup>1</sup> KOM(2005) 79 v konečném znění, 11.3.2005.

<sup>2</sup> Zdroj: „*Future developments in international air transport to and from the EU: An AEA perspective*“, říjen 2004.

<sup>3</sup> Závěry Rady ze dne 27. června 2005 o rozvoji vnější politiky Společenství v oblasti letectví.

<sup>4</sup> KOM(2004) 430 v konečném znění, 16.6.2004.

Obchod mezi EU a Indií představuje téměř čtvrtinu celkového indického objemu obchodu, a EU je tak největším obchodním partnerem Indie a jejím hlavním zdrojem přímých zahraničních investic.

Jen mezi lety 2003 a 2004 vzrostla obchodní výměna mezi EU a Indií o 34 %. Indie je však pouze 12. největším obchodním partnerem EU a nachází se v tomto smyslu za zeměmi, jako je např. Tchaj-wan či Korea. Objem obchodu EU s Čínou byl například v roce 2004 více než pětikrát větší než obchod s Indií a objem přímých zahraničních investic EU v Číně byl více než desetinásobný oproti tomuto objemu v Indii.

Tato čísla ukazují rozsah stále ještě nevyužitého potenciálu hospodářského růstu, obchodu a investiční činnosti v Indii.

- 2.2 Politický status Indie nabývá ve světě s ohledem na počet indického obyvatelstva (téměř 1,1 miliardy), pozoruhodnou míru hospodářského růstu a též obrovský všeobecný potenciál na stále větším významu. Vztahy mezi EU a Indií se v nedávné době posílily a od roku 2000 se konají každoroční setkání představitelů EU a Indie na nejvyšší úrovni.

Ve sdělení Komise z června 2004 nazvaném „Strategické partnerství EU – Indie“ Komise navrhla dále prohloubit politický a strategický rozměr vztahů mezi EU a Indií. Komise navrhla uspořádat několik strategických odvětvových rozhovorů zaměřených na podporu hospodářského partnerství mezi EU a Indií, včetně návrhu na posílení spolupráce v oblasti letecké dopravy, prostřednictvím zahájení rozhovorů ohledně civilního letectví a sjednání dohody mezi EU a Indií o letecké dopravě.

Reakce Indie ze dne 27. srpna 2004 na sdělení Komise byla příznivá. Indie vyzdvihla své úsilí zaměřené na přilákání přímých zahraničních investic do indického leteckého průmyslu a na zlepšování účinnosti infrastruktury letišť. Indie rovněž vyjádřila připravenost zvážit ucelenou dohodu s EU o letecké dopravě, se zohledněním oblastí, jako je přístup na trh, právní předpisy a řízení letového provozu.

- 2.3 Během 5. setkání představitelů EU a Indie na nejvyšší úrovni v listopadu 2004 v Haagu se obě strany dohodly, že společně vypracují ucelený akční plán EU a Indie pro provádění strategického partnerství. Na tomto akčním plánu se v současné době pracuje.

### **3. ROSTOUCÍ VÝZNAM INDIE V MEZINÁRODNÍM LETECTVÍ – SITUACE NA TRHU**

#### **Indie – rychle rostoucí letecký trh procházející transformací**

- 3.1 Po uplynulém desetiletí, během něhož roční míra růstu dosahovala spíše umírněné hodnoty průměrně 5 %, se nyní domácí letecký trh v Indii nachází ve fázi značné konjunktury, a to v důsledku vysokého růstu HDP, celkově vyšších příjmů, stále četnější městské střední třídy představující významný potenciál pro cestovní ruch, vstupu nových společností na trh, včetně nízkonákladových dopravců, a klesajícího cestovného. Indický trh v oblasti letecké dopravy patří za poslední dobu k nejrychleji se rozvíjejícím na světě. Podle údajů za rok 2004 se objem letecké dopravy v Indii zvýšil přibližně o 25 %.

Od roku 1990 vzrostla dostupná sedadlová kapacita na pravidelných letech bez mezipřistání mezi EU a Indií z 2,6 na 4,4 milionu v roce 2004 (nárůst o 70 %).<sup>5</sup> V důsledku nedávno dohodnutých navýšení provozních práv se očekává, že jejich zaváděním na trh poroste počet spojů a dostupná sedadlová kapacita během nadcházejících let ještě rychleji.

- 3.2 V průběhu posledních několika let byl zprovozněn značný počet nových tras s destinacemi jako např. Bangalore, Hyderabad, Amritsar, Chennai či Cochin.

Pravidelné linky pro osobní přepravu do Indie provozuje v současné době sedm dopravců z EU, přičemž dva indičtí dopravci (Air India a nejnověji Jet Airways) provozují letová spojení do Evropy. Vedle toho provozují dva dopravci z USA osobní přepravu přes Evropu do Indie a zpět. Celkově se nyní provozuje 17 tras mezi dvojicemi měst v Indii a EU. Největší podíl pravidelných letů bez mezipřistání mezi EU a Indií připadá na Německo s 32 % celkové dopravy; po něm následuje Spojené království (31 %), Francie (18 %) a Nizozemsko (9 %).

Z celkového počtu 130 týdenních spojů mezi EU a Indií v zimě 2004/2005 činil jak podíl Lufthansy, tak společnosti Air India 22 %; podíl společnosti British Airways představoval 15 %.

### **Očekávaný budoucí vývoj**

- 3.3 Očekává se, že v nadcházejících letech bude míra růstu v indické letecké osobní přepravě nadále vykazovat mimořádné hodnoty. Podle prognóz Mezinárodního sdružení leteckých dopravců (IATA) bude průměrný roční růst v mezinárodní osobní přepravě do Indie v období let 2004 až 2008 dosahovat 7,8 %. Sdružení IATA dále předpokládá, že růst indického trhu dopravní přepravy bude ještě rychlejší s ročním průměrným růstem 8,4 % do roku 2008.

Prognózy střediska Centre for Asia Pacific Aviation hovoří o každoročním nárůstu celkové letecké dopravy v Indii v objemu pěti milionů cestujících po dobu nadcházejících deseti let a dále uvádějí, že indický domácí trh a mezinárodní trh vzroste v kalendářním roce 2004 až o 30 % na přibližně 20 milionů cestujících v každém z obou případů.

Očekává se, že celkový objem osobní přepravy se v Indii zvýší z přibližně 44 milionů cestujících v roce 2004 na 58 milionů cestujících v roce 2014.<sup>6</sup> Společnost Airbus uvádí ve své prognóze globálního trhu na období let 2004 – 2023, že během nadcházejících dvou desetiletí bude průměrná roční míra růstu západoevropského a indického subkontinentálního trhu činit 6,5 %.

### **Hlavní činitele podněcující růst trhu**

- 3.4 Z pohledu minulého vývoje věnovala indická vláda jen relativně malý zájem politice cestovního ruchu a kladla na ni důraz jen v omezené míře.

---

<sup>5</sup> Zdroj: letové plány OAG.

<sup>6</sup> Zdroj: „Asia/Pacific Air Traffic – Growth and Constraints“, Air Transport Action Group (ATAG), 2001.

Jedním z klíčových podnětů v dnešní mezinárodní letecké dopravě do a z Indie však byl a je cestovní ruch. Kampaň „Neuvěřitelná Indie“, kterou zahájilo ministerstvo cestovního ruchu v roce 2002, se všeobecně hodnotí jako výrazný úspěch. V roce 2004 navštívilo Indii 3,4 milionu zahraničních návštěvníků, což oproti roku 2003 představuje nárůst o 23,5 %. Očekává se, že v roce 2005 se počet turistů, kteří přijedou do Indie, zvýší až o 30 %, a ministerstvo cestovního ruchu stanovilo do roku 2020 cíl 40 milionů zahraničních turistů směřujících do Indie.

Rovněž cestovní ruch z Indie se rychle zvyšuje a v roce 2003 jeho objem vzrostl o 30 % na přibližně 4,5 milionu cestujících.

- 3.5 Jiným očekávaným klíčovým podnětem pro budoucí poptávku po letecké dopravě v Indii je cestovné. Reálná výše mezinárodního cestovného za předchozí dvě desetiletí soustavně klesá. Toto snižování cestovného se však v Indii zjevně neprojevovalo v plné míře, protože kvůli kapacitním omezením se cestovné do a z Indie ve srovnání s konkurenčními destinacemi v daném regionu zvyšuje. Rozdíl mezi úrovní indického cestovného a konkurenčními destinacemi je v současné době údajně značný. Uvádí se například, že let do Indie z Velké Británie nebo ze Spojených států bývá zpravidla přibližně o 40 % dražší než let do konkurenčních destinací, jako je např. Thajsko nebo Indonésie.

V této souvislosti je vhodné doplnit, že analytici v daném odvětví očekávali v návaznosti na dohodu „open skies“ mezi Spojenými státy a Indií z počátku roku 2005 výrazné snížení cen. Podle jednoho zdroje mělo dojít ke snížení cestovného v letecké dopravě o 20–30 % a podle jiného se současná úroveň cestovného měla v průběhu následujících 12–18 měsíců v důsledku zvýšení nabídky a hospodářské soutěže snížit z 1 000 až 1 500 USD na přibližně 700 USD.

Umožněním soukromým indickým dopravcům provozovat lety na mezinárodních trasách se zvýší konkurenční tlaky působící na stávající dopravce. Očekává se, že vstup nových společností a nízkonákladových dopravců na indický domácí trh bude mít stejný vliv na situaci v Indii.

#### **4. HLAVNÍ SMĚRY VÝVOJE V INDICKÉ POLITICE CIVILNÍHO LETECTVÍ**

##### **Všeobecná politika**

- 4.1 V současné době prochází indické odvětví civilního letectví rychlou transformací. V roce 1990 zahájila indická vláda program hospodářské liberalizace služeb v letecké dopravě a mezi její důsledky patří mimo jiné i) ohlášení politiky „open skies“ v nákladní dopravě pro mezinárodní lety, ii) povolení nestátním leteckým společnostem vstupovat na indický trh a iii) postupná liberalizace dvoustranných dohod o leteckých službách se třetími zeměmi.
- 4.2 Indická vláda stále více uznává, že letecký průmysl může být katalyzátorem všeobecného hospodářského vývoje, a v roce 2003 proto ustavila výbor pod předsednictvím Nareshe Chandry, bývalého tajemníka kabinetu, s cílem vypracovat návrh strategického plánu, který by tvořil základ nové vnitrostátní politiky civilního letectví. Zdá se, že současná indická vláda nadále uplatňuje klíčová doporučení

výboru ohledně vývoje otevřenějšího a konkurenceschopnějšího leteckého trhu v Indii.

Ve zprávě výboru Nareshe Chandry se uvádí, že k civilnímu letectví je zapotřebí uplatnit integrovaný přístup, který vychází z těchto „čtyř základních pilířů“:

- zavedení rovných podmínek pro veškeré provozovatele;
- zvyšování účasti soukromého sektoru a větší míra hospodářské soutěže prostřednictvím snížení překážek pro vstup na trh;
- dodržování přísných bezpečnostních norem a řádný právní dohled nad trhem letecké dopravy;
- transparentní institucionální mechanismy, které zajistí poskytování služeb, jež jsou sice potřebné ze sociálního hlediska, jsou však ekonomicky nevýnosné.

4.3 Výzkumná činnost výboru vedla ke stanovení několika celkových závěrů, mezi něž patří:

- Bezprostřední prioritou výboru bylo hledat liberálnější fiskální systém zahrnující snížení daní z paliv. Vláda v tomto ohledu ještě musí přijmout doporučení výboru.
- Podle výboru jsou letištní poplatky příliš vysoké a měly by být sníženy; dodávka leteckého paliva by se měla liberalizovat, aby se na letištích uplatnili i další dodavatelé.
- Zdá se, že stanovisko výboru, podle něhož je zapotřebí zrušit pravidla pro rozptylování tras, bylo vládou zohledněno v červnu 2004; na základě toho byl starý systém povinného kombinování tras všech provozovatelů tras mezi hlavními městy a nevýnosnými okrajovými destinacemi změněn na nový systém dávek pro soukromé provozovatele, který umožňuje financování hospodářsky nevýnosných tras (závazky veřejné služby).
- Obdobně byly učiněny první kroky k prosazení návrhu, aby byly povoleny zahraniční kapitálové investice (s výjimkou investic ze strany zahraničních leteckých společností), a to až do objemu 49 % leteckých společností.

#### **Otevření trhu a společnosti, které na trh nově vstupují**

4.4 Koncem roku 2004 rozhodla indická vláda, že umožní dopravcům v soukromém vlastnictví splňujícím určitá kritéria (tj. letka čítá alespoň 20 letadel a společnost má více než pětileté provozní zkušenosti) provozovat lety na mezinárodních trasách. Dva dopravci (Jet Airways a Air Sahara) již tuto podmínku splňují a v nedávné době obdrželi od indické vlády práva létat na mezinárodní destinace.

Počet leteckých společností poskytujících služby na domácím trhu rychle narůstá. V současné době existuje v Indii sedm registrovaných leteckých společností poskytujících pravidelné letecké služby: 1) Air India (ve vlastnictví státu), 2) Indian Airlines, 3) Alliance Air (dceřiná společnost Indian Airlines), 4) Air Sahara, 5) Jet Airways (v soukromém vlastnictví), 6) Air Deccan (nízkonákladový

dopravce v soukromém vlastnictví) a 7) Blue Dart Cargo (dopravce specializovaný na nákladní dopravu).

Očekává se, že jen v roce 2005 na indický trh vstoupí dalších pět dopravců (SpiceJet, Kingfisher Airlines, Air India Express, Indus Airways a Go Air).

- 4.5 Indická vláda rovněž pokračuje v politice další liberalizace dvoustranných dohod o leteckých službách. V prosinci 2004 rozhodla o ukončení postupů směřujících ke získávání náhrad v rámci povinných obchodních dohod mezi určenými společnostmi za nerovnoměrné využívání provozních práv. Nové dohody o leteckých službách již takové povinné obchodní dohody obsahovat nebudou a stávající dohody týkající se povinných náhrad budou nejdéle za pět let ukončeny.
- 4.6 Významným projevem stále liberálnější politiky vlády v oblasti letectví je podpis dvoustranné dohody „open skies“ mezi Indií a Spojenými státy v dubnu 2005. Dohoda odstraňuje veškerá omezení ohledně kapacity a kontroly konkurenceschopné tvorby cen. Ustanovení týkající se určených společností rovněž počítají s odstraněním veškerých množstevních kontrol při vstupu na trh, neruší však dlouhodobě platná ustanovení a omezení vlastnictví a kontroly. Vedle úplné deregulace kapacity a přístupu na trhy 3., 4. a 5. svobody počítá nová dohoda též s neomezenými ryze dopravními službami 7. svobody. Rovněž se očekává, že nová dohoda usnadní vývoj nových typů služeb, které by umožnily poskytovat dosud neexistující letecká spojení bez mezipřistání přes severní pól mezi Spojenými státy a Indií. To bude záviset na zajištění účinného přeletového přístupu k ruskému vzdušnému prostoru.

Indie rovněž v současných dvoustranných dohodách s několika dalšími zeměmi, včetně především Spojeného království a Číny, umožnila značná navýšení provozních práv.

#### **Problematické oblasti infrastruktury**

- 4.7 S ohledem na značně vysoký růst poptávky po letecké dopravě v Indii se v infrastruktuře indické letecké dopravy vynořují vážné problémy, a to zejména z hlediska kapacity letišť či dostupných letadel. Dostupné letištní kapacity a služby jsou nedostatečné, a to jak ve smyslu kapacity rozjezdových drah, odstavného prostoru či kapacit terminálů.

Indická vláda usiluje o přilákání soukromého kapitálu do nových partnerství. V Bangalore a Hyderabadu se zcela nově budují nová letiště. Vláda vybírá strategické partnery, kteří se stanou akcionáři letišť v Mumbai a Novém Dillí. V březnu 2005 indická vláda vyzvala devět zájemců, aby předložili příslušnou finanční nabídku. Mezi vyzvanými konsorcií je i několik významných evropských letištních operátorů.

Chystaná dílčí privatizace společností Air India a Indian Airlines ještě úspěšně neproběhla, což brání modernizaci a rozšiřování jejich letek na obchodním základě za pomoci soukromého kapitálu. Ukazuje se proto, že vláda rozhodla o posílení těchto leteckých společností a poskytnutí svrchovaných záruk na nákup letadel.



S cílem uspokojit rostoucí poptávku po leteckých dopravních službách v Indii je zapotřebí velmi značných investic do infrastruktury letecké dopravy, a to jak ve vztahu k letištím, letadlům či technologiím řízení letového provozu, tak ve vztahu k podpůrným zařízením. Indické ministerstvo pro civilní letectví například očekává, že v horizontu několika málo příštích let bude do indických letišť zapotřebí investovat téměř 8 miliard EUR.

Podle údajů z prosince 2004 se plánovala výstavba deseti zcela nových letišť a předpokládala modernizace dalších 15 letišť (vedle modernizace čtyř hlavních letišť, Dillí, Mumbai, Kalkata a Chennai).

### **Zbývající úkoly při modernizaci indického leteckého trhu**

- 4.8 Zdá se, že indická vláda trvá na provádění soustavné a tržně orientované politiky v oblasti letectví na základě hospodářské soutěže a rovného přístupu. To je velmi povzbudivé. Politika indické vlády je však nadále předmětem domácí kritiky kvůli i) nedostatečné transparentnosti na politické úrovni; ii) pomalému rozhodovacímu procesu a procesu provádění příslušných ustanovení; iii) neexistenci účinného zákona o hospodářské soutěži; iv) neexistenci prostředí, které by prospívalo rozvoji soukromých investic, a v) omezením týkajícím se přímých zahraničních investic.

Tyto obavy budou patrně zahrnuty do chystané bílé knihy v souvislosti s vládní politikou, která by měla být zanedlouho zveřejněna.

### **Technická spolupráce**

- 4.9 Rychlý nárůst poptávky po letecké dopravě rovněž přináší výrazné úkoly technologické povahy, a to ve vztahu k bezpečnosti a hlediskům řízení leteckého provozu. V této souvislosti považuje indická vláda projekt spolupráce EU a Indie v oblasti civilního letectví (EU-India Civil Aviation Co-operation Project), spolufinancovaný ze strany EU, za velmi přínosný. Projekt byl zahájen v roce 2001 a v současné době se předpokládá, že bude trvat do konce roku 2006; EU na něj z prostředků Společenství uvolní celkem 18 milionů EUR. Ze strany jak indických orgánů a indického průmyslu, tak ze strany evropského průmyslu byl vyjádřen zájem o dlouhodobější pokračování tohoto projektu nebo o vytvoření struktur umožňujících podobnou spolupráci.

## **5. ZÁVĚRY: PODSTATNÁ PŘIDANÁ HODNOTA BUDOUCÍ DOHODY MEZI EU A INDIÍ O LETECKÉ DOPRAVĚ**

- 5.1 Od 40. let 20. století se vztahy v oblasti civilního letectví mezi EU a Indií řídí dvoustrannými dohodami o leteckých službách mezi jednotlivými členskými státy a Indií, a podléhají pouze nepatrné koordinaci na úrovni Společenství nebo jí nepodléhají vůbec. Z 25 členských států EU disponuje dvoustrannou dohodou o leteckých službách s Indií 22 států (tedy všechny s výjimkou tří pobaltských států). Většina těchto dvoustranných dohod vychází z jednoho nebo dvou (nebo v několika málo případech i více) určení vnitrostátních dopravců na úrovni členských států, kteří mají oprávnění provozovat letecká spojení na trasách do Indie. Dvoustranné dohody navíc rovněž omezují provozní práva, a tím také omezují hospodářskou soutěž.

V návaznosti na rozsudky Evropského soudního dvora ze dne 5. listopadu 2002 je zapotřebí urychleně pozměnit stávající dvoustranné dohody o leteckých službách zakládající se na vnitrostátním určení, aby byla zahrnutím doložek Společenství o určení, které umožňují určení jakéhokoli leteckého dopravce Společenství usazeného ve členském státu, obnovena právní jistota.

- 5.2 Průběh ani výsledky dvoustranných jednání mezi členskými státy a Indií v nedávných měsících ještě nevedly k nezbytnému sblížení stávajících dohod s právem Společenství. V důsledku toho může v případě dvoustranných dohod s Indií i nadále snadno dojít k právním nesnázím.
- 5.3 Ukázalo se však, že horizontální mandát uplatňovaný Komisí během roku 2005 je účinným nástrojem pro uvedení více než 250 dvoustranných dohod do souladu s právem Společenství. Ačkoli při nedávných dvoustranných jednáních se členskými státy nebylo pro Indii možné bezprostředně přijmout určení Společenství, zavázala se, že se touto záležitostí bude společně s Evropskou komisí v kontextu možné budoucí horizontální dohody zabývat. V tomto ohledu proběhly v nedávných měsících s Indií počáteční rozhovory a podařilo se dosáhnout určitého pokroku.

#### **Přínosy a přidaná hodnota přístupu Společenství**

- 5.4 Vzhledem k tomu, že EU vytvářela a vytváří výrazný rozměr Společenství ve vztahu k vlastnímu vnitřnímu leteckému trhu, bylo by logickým krokem, který by navazoval na předchozí snahy, uplatňovat tento rozměr rovněž ve vnějších vztazích EU. Na zkušenosti, které EU v tomto směru získala, mohou s úspěchem mnohé třetí země navázat.
- 5.5 Otevřený letecký prostor pokrývající EU a Indii by přinesl nezanedbatelné hospodářské výhody. V rámci nedávné studie vypracované pro Evropskou komisi byly předběžně posouzeny možné dlouhodobé hospodářské přínosy plně uvolněného leteckého trhu mezi EU a Indií pro obě strany; tyto přínosy by se mohly pohybovat v řádu 200 milionů EUR ročně. Je důležité, aby cílem vyjednávání o možné ucelené dohodě bylo dosažení oboustranně prospěšných výsledků.

#### **Postupné otevírání trhu doprovázené sblížováním právních předpisů**

- 5.6 Věcí prvořadého významu bude samozřejmě vyvážené otevření a integrace trhů se zohledněním dalších důležitých politických cílů a se zmírněním možného nepříznivého dopadu.

Je proto významné zajistit, aby společně s otevíráním trhu probíhal souběžný proces spolupráce v oblasti právních předpisů a/nebo postupné konvergence v oblasti bezpečnosti, ochrany životního prostředí a hospodářské soutěže, aby tak byly zajištěny rovné podmínky a spravedlivá hospodářská soutěž, založená na rovných příležitostech.

#### **Další kroky**

- 5.7 Jak vyplývá z tohoto sdělení, Indie se na základě postupných tržních reforem a otevírání trhu vydala v odvětví civilního letectví na cestu zásadních změn.

Vývoj indického průmyslu letecké dopravy si nadále vyžádá značné úsilí s cílem uspokojit rychle rostoucí poptávku a zvyšující se očekávání uživatelů. Užší spolupráce mezi EU a Indií by byla vzájemně prospěšná, byla by zdrojem značných nových příležitostí jak pro Indii, tak pro EU, a mohla by přispět k zajištění dobře fungujícího a bezpečného leteckého průmyslu.

Proto by se nyní mělo vyvinout úsilí směřující k tomu, aby se letecká doprava stala klíčovou oblastí těsnější spolupráce mezi EU a Indií, aby tak přispěla ke strategickému partnerství mezi Indií a EU. Komise se proto domnívá, že je důležité Indii nabídnout ucelený rámec posílené spolupráce v oblasti civilního letectví.

Taková spolupráce se musí nejprve zaměřit na právní otázky ve vztahu ke stávajícím dvoustranným dohodám mezi Indií a členskými státy a vyřešit je.

- 5.8 Dohoda s Indií by se však neměla omezit na ujednání o doložkách Společenství o určení. Měla by pokročit dál a vytvořit rámec, který by si kladl vysoké cíle a pokrýval by širší problematiku letectví – například regulativní spolupráci týkající se bezpečnosti a ochrany v oblasti letectví, řízení letového provozu, technologií a výzkumu –, jakož i problematiku „obchodování“ a průmyslové spolupráce. Pokud jde o otázky ochrany životního prostředí, dohoda musí být v souladu se závazkem EU týkajícím se udržitelného rozvoje. Nehledě na hospodářské přínosy zdůrazněné výše má očekávaný růst v letecké dopravě rovněž nežádoucí vedlejší účinky, zejména pokud jde o kvalitu ovzduší a úroveň hluku v okolí letišť i jeho příspěvek k celosvětové změně klimatu. Je důležité, aby dohoda neomezovala schopnost EU uplatnit regulativní nebo hospodářské nástroje ke zmírnění těchto nepříznivých dopadů.

Ačkoli by cíle měly být vysoké, vytvoření plně otevřeného leteckého prostoru ve vztahu k Indii si patrně vyžádá určitý čas a nejlépe jej bude možné dosáhnout postupně, aby byl umožněn plynulý přechod na nové tržní podmínky a integrace trhu na základě postupného provádění nových pravidel.

- 5.9 Rozsah mandátu navrhovaného Komisí je uveden v doporučení Radě, které zahrnuje návrh na směrnice pro vyjednávání.

Na základě výše uvedených skutečností Komise navrhuje sjednání a uzavření ucelené dohody o otevřeném leteckém trhu s Indií a žádá Radu, aby Komisi zplnomocnila k zahájení jednání o takové dohodě jménem Evropského společenství.

Komise bude úzce spolupracovat s členskými státy a všemi zúčastněnými stranami na dalším rozvoji a dosahování cílů stanovených ve směrniciích pro vyjednávání.