



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 5.9.2005
KOM(2005) 409 lopullinen

KOMISSION TIEDONANTO

Yhteisön siviili-ilmailupolitiikan kehittäminen suhteessa Intian tasavaltaan

1. JOHDANTO JA TIIVISTELMÄ

- 1.1 Intian tasavalta, maailman suurin demokratia ja toiseksi väkirikkain maa, on muuttumassa nopeasti ja nousemassa Aasian tärkeäksi talousmahdiksi. Seurattuaan vuosikymmenten ajan omaa polkuaan talouden ja politiikan alalla Intia on nyt avautumassa ja astumassa aktiivisesti maailmanpolitiikkaan.

Intia on nykyisin yksi maailman kuudesta nopeimmin kasvavasta taloudesta maailmassa. Siellä on vilkkaat, nopeasti kasvavat kuluttajamarkkinat ja nopeasti kasvava keskiluokka, johon kuuluu jo yli 250 miljoonaa asukasta. Kaikki Intian talouskasvuennusteet lupaavat bkt:n jatkavan nopeaa kasvuaan. 1990-luvulla Intian talouden vuotuinen kasvuvauhti oli keskimäärin kuusi prosenttia ja lähivuosina kasvun odotetaan olevan vielä nopeampaa, jopa kahdeksan prosenttia tai sitäkin enemmän.

- 1.2 Intian talous on selvästi hyötynyt markkinasuuntautuneesta politiikasta, jota maa on toteuttanut 1990-luvulta lähtien ja jota nykyinen hallitus on vahvistanut. Intiasta on kehityksessä maailmanlaajuisesti merkittävä keskus teollisuustuotannon ja palvelutarjonnan ulkoistamiselle ja Intian teollisuudesta on tulossa kansainvälisesti kilpailukykyinen.

EU:n ja Intian suhde on jo nyt läheinen ja perustuu yhteisiin arvoihin ja tavoitteisiin. EU on Intian suurin kauppakumppani lähes neljänneksen osuudella Intian kokonaiskaupasta ja myös sen suurin ulkomaisten suorien investointien lähde.

- 1.3 Lentoliikenteen kysyntä kasvaa voimakkaasti Intiassa liikematkojen, kansainvälisen matkailun (sekä ulkomaisten vierailijoiden että ulkointialaisten vierailujen) ja kotimaanmatkailun vuoksi.

Intian lentoliikennemarkkinat ovat tällä hetkellä maailman nopeimmin kasvavien joukossa. Vuonna 2004 lentoliikenteen todettiin kasvaneen Intiassa noin 25 prosenttia. Näin nopea lentoliikenteen kasvu aiheuttaa pahoja pullonkauloja lentoliikenteen infrastruktuuriin sekä lentoasemakapasiteetin että käytettävissä olevien lentokoneiden osalta.

- 1.4 Jotta kasvavaan kysyntään voitaisiin vastata ja kuluttajien odotukset täyttää, Intian ilmailualaa on kehitettävä ja nykyaikaistettava. Tähän tarvittavia toimenpiteitä ovat muun muassa markkinoiden avaaminen ja yksityisen ja ulkomaisen pääoman houkuttelemisen Intian ilmailumarkkinoille. Intian ilmailualalle on pitkään ollut tyypillistä rajoittava lähestymistapa, jossa markkinoille pääsyä on rajoitettu ja valtio on harjoittanut tiukkaa valvontaa. Viime vuosina siellä on kuitenkin tehty merkittäviä muutoksia kohti avoimempia ja kilpailuun perustuvia markkinoita.

Erinomaisen kasvuvauhdin ja markkinoiden asteittaisen avaamisen myötä Intia tarjoaa uusia liiketoiminta- ja kasvumahdollisuuksia myös eurooppalaisille lentoyhtiöille, lentokonevalmistajille ja palveluntarjoajille.

- 1.5 Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen 5. marraskuuta 2002 antamien ns. *open skies* –tuomioiden seurauksena jäsenvaltioiden ja Intian välillä tehty 22 kahdenvälistä sopimusta ovat kestävämpiä ja niitä täytyy muuttaa. Komissiolle on annettu

”horisontaaliset” valtuudet neuvotella kolmansien maiden kanssa tarvittavista korjauksista kahdenvälisiin sopimuksiin.

Komission mielestä lentoliikenteen mahdollisuuksia Intian ja yhteisön välillä on tarpeellista laajentaa, koska i) Intian lentoliikennemarkkinoiden merkitys kasvaa, ii) yksittäiset jäsenvaltiot ovat törmänneet vaikeuksiin yrittäessään muuttaa kahdenväliset lentoliikennesopimukset yhteisön oikeuden mukaisiksi myös sellaisissa neuvotteluissa, joissa Intian viranomaiset ovat vaatineet ja saaneet merkittävästi lisää liikenneoikeuksia, ja iii) nykyisen hajanaisen lähestymistavan korvaamisesta kattavalla, yhteensovitetulla ja vapaalla lähestymistavalla Euroopan unionin suhteissa Intiaan koituu yleisiä oikeudellisia ja taloudellisia hyötyjä.

Tästä syystä Intia yksilöidään komission tiedonannossa *Yhteisön ulkoisen ilmailupolitiikan kehittämisestä*¹ yhteisön laajuisen sopimuksen yhdeksi mahdolliseksi keskeiseksi kohdemaaksi. Euroopan lentoyhtiöiden liitto AEA on myös yksilöinyt Intian erityisen tärkeäksi markkina-alueeksi, jonka kanssa kattavan yhteisön sopimuksen tekeminen voisi olla perusteltua.²

Neuvosto mainitsee yhteisön ulkoisen ilmailupolitiikan kehittämisestä antamissaan päätelmissä nimenomaisesti Intian kattavia neuvotteluvaltuutuksia koskevien tulevien pyyntöjen mahdollisena kohteena³.

- 1.6 Euroopan komission tiedonantoon *EU:n ja Intian strateginen kumppanuus*⁴ elokuussa 2004 antamassaan vastauksessa Intia ilmaisi valmiutensa harkita kattavaa lentoliikennesopimusta EU:n kanssa.

Komissio suositteleeikin tässä tiedonannossa, että neuvosto valtuuttaisi sen neuvottelemaan Euroopan yhteisön puolesta kattavan sopimuksen avoimesta lentoliikennealueesta Intian kanssa. Sopimuksessa markkinoiden vapauttamiseen tulisi liittyä rinnakkainen sääntely-yhteistyö ja/tai sääntelyn lähentäminen etenkin eräillä ensisijaisilla aloilla, joita ovat muun muassa lentoturvallisuus, turvatoimet, ympäristönsuojelu, tutkimus ja teknologia ja kilpailusääntöjen soveltaminen. Näin voitaisiin taata tasapuoliset toimintaedellytykset ja yhtäläiset ja yhdenvertaiset kilpailuolosuhteet.

Intian siviili-ilmailuministeriön ja Euroopan komission yksiköiden välillä on vuoden 2005 ensimmäisellä puoliskolla käyty myönteistä tunnustelevaa yhteydenpitoa, joka on hyvä perusta virallisten neuvottelujen käynnistämiselle Intian kanssa.

2. EU:N JA INTIAN POLIITTISTEN JA TALOUDELLISTEN SUHTEIDEN KASVAVA MERKITYS

- 2.1 Viime vuosina Intian talous on kasvanut vaikuttavalla tavalla, keskimäärin kuusi prosenttia vuodessa 1990-luvulla. Vuonna 2003 Intian bkt kasvoi jopa 8,6 prosenttia.

¹ KOM(2005) 79 lopullinen, 11.3.2005.

² AEA, ”Future developments in international air transport to and from the EU - An AEA perspective”, lokakuu 2004.

³ Neuvoston 27. kesäkuuta 2005 tekemät päätelmät yhteisön ulkoisen ilmailupolitiikan kehittämisestä.

⁴ KOM(2004) 430 lopullinen, 16.6.2004.

EU on Intian suurin kauppakumppani lähes neljänneksen osuudella Intian kokonaiskaupasta ja myös sen suurin ulkomaisten suorien investointien lähde.

EU:n ja Intian välinen kauppa kasvoi 34 prosenttia pelkästään vuosina 2003–2004. Intia on kuitenkin vasta EU:n kahdenneksitoista suurin kauppakumppani, esimerkiksi Taiwanin ja Korean jälkeen. EU:n kauppa esimerkiksi Kiinan kanssa oli vuonna 2004 yli viisinkertaista Intian kauppaan verrattuna ja EU:n ulkomaiset suorat investoinnit Kiinaan olivat Intiaan nähden yli kymmenkertaiset.

Näistä luvuista käy ilmi vielä käyttämättä olevien talouskasvu-, kauppa- ja investointimahdollisuuksien laajuus Intiassa.

- 2.2 Intian lähes 1,1 miljardin asukkaan väestö, talouden vaikuttavat kasvuluvut ja yleiset valtavat mahdollisuudet nostavat Intian poliittista asemaa ja merkitystä maailmassa. EU:n ja Intian väliset suhteet ovat tiivistyneet viime vuosina ja EU:n ja Intian välisiä huippukokouksia on pidetty vuosittain vuodesta 2000 alkaen.

Komissio esitti kesäkuussa 2004 antamassaan tiedonannossa *EU:n ja Intian strateginen kumppanuus*, että EU:n ja Intian välisten suhteiden poliittista ja strategista ulottuvuutta vahvistetaan edelleen. Komissio ehdotti useilla aloilla käytävää strategista vuoropuhelua, jolla pyritään vahvistamaan EU:n ja Intian taloudellista kumppanuutta. Tähän sisältyy myös ehdotus edistää yhteistyötä lentoliikenteen alalla käynnistämällä siviili-ilmailua koskeva vuoropuhelu ja neuvottelut EU:n ja Intian välisestä lentoliikennesopimuksesta.

Intian komission tiedonantoon 27. elokuuta 2004 antama vastaus oli myönteinen. Intia korosti ponnistelujaan ulkomaisten suorien investointien houkuttelemiseksi Intian ilmailualalle ja lentoasemainfrastruktuurin tehostamiseksi. Intia myös ilmaisi valmiutensa harkita EU:n kanssa kattavaa lentoliikennesopimusta, jossa käsiteltäisiin markkinoille pääsyä, sääntelyä ja lentoliikenteen hallintaa.

- 2.3 Marraskuussa 2004 Haagissa järjestetyssä EU:n ja Intian viidennessä huippukokouksessa Intia ja EU sopivat laativansa yhdessä kattavan toimintasuunnitelman EU:n ja Intian välisen strategisen kumppanuuden täytäntöönpanemiseksi. Tätä toimintasuunnitelmaa laaditaan parhaillaan.

3. INTIAN KASVAVA MERKITYS KANSAINVÄLISESSÄ ILMAILUSSA – MARKKINAKUVAUS

Intia – nopeasti kasvava ja muuttuva ilmailumarkkina-alue

- 3.1 Vuosikymmenen ajan Intian kotimaan ilmailumarkkinat kasvoivat keskimäärin kohtuullista viiden prosentin vuosivauhtia, mutta markkinat ovat vilkastumassa bkt:n nopean kasvun, yleisesti kohonneen tulotason, kaupungistuneen ja matkailuun panostavankasvavan keskiluokan, uusien lentoliikenteenharjoittajien (myös halpalentoyhtiöiden) ja laskevien hintojen seurauksena. Viime vuosina Intian lentoliikennemarkkinat ovat olleet maailman nopeimmin kasvavien joukossa. Vuonna 2004 lentoliikenne kasvoi Intiassa noin 25 prosenttia.

Vuosina 1990–2004 istumapaikkojen määrä suorilla reittilennoilla EU:n ja Intian välillä kasvoi 2,6 miljoonasta 4,4 miljoonaan (yli 70 prosenttia)⁵. Hiljattain sovittujen liikenneoikeuksien lisäysten seurauksena vuorotiheyden ja istumapaikkojen määrän odotetaan kasvavan lähivuosina vielä nopeammin, kun liikenneoikeuksia otetaan markkinoilla käyttöön.

- 3.2 Viime vuosina on avattu lukuisia uusia reittejä mm. Bangaloreen, Hyderabadiin, Amritsariin, Chennaihin ja Cochiniin.

Seitsemän EU:n lentoliikenteen harjoittajaa harjoittaa reittilentoliikennettä Intiaan ja kaksi intialaista (Air India ja hiljattain myös Jet Airways) Eurooppaan. Lisäksi kaksi yhdysvaltalaista lentoliikenteen harjoittajaa kuljettaa matkustajia Euroopan kautta Intiaan ja takaisin. Intian ja EU:n välillä harjoitetaan liikennettä nyt 17 kaupunkiparin välisillä reiteillä. Suurin osuus välilaskuttomista reittilennoista EU:n ja Intian välillä on Saksasta (32 prosenttia kokonaisliikenteestä) ja seuraavaksi eniten Yhdistyneestä kuningaskunnasta (31 prosenttia), Ranskasta (18 prosenttia) ja Alankomaista (9 prosenttia).

Talvikaudella 2004–2005 EU:n ja Intian välillä oli 130 viikoittaista lentovuoroa, joista sekä Lufthansan että Air Indian osuus oli 22 prosenttia ja British Airwaysin 15 prosenttia.

Tulevaisuus

- 3.3 Intian matkustajalentoliikenteen odotetaan kasvavan nopeasti myös lähivuosina. Kansainvälisen lentokuljetusliiton (IATA) ennusteiden mukaan kansainvälinen matkustajaliikenne Intiaan kasvaa vuosina 2004–2008 keskimäärin 7,8 prosenttia vuosittain. IATA ennustaa Intian rahtimarkkinoiden kasvavan tätäkin nopeammin: keskimäärin 8,4 prosenttia vuodessa vuoteen 2008.

Aasian ja Tyynenmeren alueen ilmailukeskuksen (*Centre for Asia Pacific Aviation*) ennusteiden mukaan Intian lentoliikenteen kokonaismäärä kasvaa viidellä miljoonalla matkustajalla vuosittain seuraavien kymmenen vuoden aikana ja vuonna 2004 Intian kotimaan- ja ulkomaanliikenteen markkinat molemmat kasvavat jopa 30 prosenttia noin 20 miljoonaan matkustajaan.

Intian matkustajaliikenteen kokonaismäärän odotetaan kasvavan vuoden 2004 44 miljoonasta 58 miljoonaan matkustajaan vuonna 2014.⁶ Vuosille 2004–2023 laatimassaan maailmanmarkkinaennusteessa Airbus ennustaa Länsi-Euroopan ja Intian niemimaan välisten markkinoiden kasvavan keskimäärin 6,5 prosentin vuosivauhtia tulevien kahden vuosikymmenen aikana.

Markkinoiden tärkeimmät kehitystekijät

- 3.4 Perinteisesti Intian hallitus ei ole juurikaan kiinnittänyt huomiota matkailupolitiikkaan eikä asettanut sitä etusijalle.

⁵ Lähde: *OAG schedules*.

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

Kansainvälisen lentoliikenteen viimeaikaiseen kasvuun Intiaan ja Intiasta on kuitenkin ollut keskeisenä syynä juuri matkailu. Matkailuministeriön vuonna 2002 lanseeraama kampanja *Incredible India* on ollut laajalti tunnustettu menestys. Vuonna 2004 Intiassa kävi 3,4 miljoonaa ulkomaista vierailijaa, mikä on 23,5 prosenttia enemmän kuin vuonna 2003. Vuonna 2005 saapuvien matkailijoiden määrän odotetaan hyppäävän jopa 30 prosenttia ja Intian matkailuministeriö on asettanut tavoitteekseen, että Intiassa vierailee vuosittain 40 miljoonaa ulkomaista matkailijaa vuoteen 2020 mennessä.

Myös Intiasta lähtevä matkailu kasvaa nopeasti: vuonna 2003 se kasvoi lähes 30 prosenttia noin 4,5 miljoonaan matkustajaan.

- 3.5 Myös hintojen odotetaan nostavan Intian lentoliikenteen tulevaa markkinakysyntää. Kansainväliset reaali hinnat ovat laskeneet vähitellen viimeisten kahden vuosikymmenen aikana. Tällaiset hinnanlaskut eivät kuitenkaan ole Intian osalta täysin toteutuneet, koska kapasiteettirajoitukset ovat nostaneet Intiaan suuntautuvien ja sieltä lähtevien matkojen hintoja suhteessa kilpailevien kohteiden hintoihin alueella. Tällä hetkellä ero Intian ja kilpailevien kohteiden matkojen hintatason välillä on merkittävä. Esimerkiksi lento Yhdistyneestä kuningaskunnasta ja Yhdysvalloista Intiaan on tyypillisesti noin 40 prosenttia kalliimpi kuin lento kilpaileviin kohteisiin kuten Thaimaahan tai Indonesiaan.

Tässä yhteydessä kannattaa huomata, että alan asiantuntijat odottavat hintojen laskevan huomattavasti Yhdysvaltain ja Intian vuoden 2005 alkupuolella tekemän *open skies* -sopimuksen myötä. Eräs lähde odottaa lentohintojen alentuvan 20–30 prosenttia ja toinen niiden laskevan nykyisestä 1 000–1 500 dollarin hintatasosta noin 700 dollariin seuraavien 12–18 kuukauden aikana tarjonnan ja kilpailun lisääntyessä.

Yksityisten intialaisten lentoyhtiöiden liikennöinnin salliminen kansainvälisillä reiteillä lisää näillä reiteillä nykyisin liikennöivien lentoyhtiöiden kilpailupaineita. Uusien lentoliikenteen harjoittajien ja halpalentoyhtiöiden tulolla Intian kotimaan markkinoille odotetaan olevan samanlaisia vaikutuksia Intiassa.

4. INTIAN SIVIILI-ILMAILUPOLITIIKAN PÄÄSUUNTAUKSET

Yleinen politiikka

- 4.1 Intian siviili-ilmailualalla on käynnissä nopea muutos. Vuonna 1990 Intian hallitus käynnisti lentoliikennepalvelujen taloudellisen vapauttamisen ohjelman, joka johti muun muassa i) *open skies* -politiikan omaksumiseen kansainvälisessä rahtiliikenteessä, ii) muiden kuin valtion omistamien lentoyhtiöiden päästämiseen Intian markkinoille ja iii) kolmansien maiden kanssa tehtyjen kahdenvälisen lentoliikennesopimusten asteittaiseen liberalisointiin.
- 4.2 Intian hallitus pitää yhä enenevässä määrin ilmailualaa yleiseen talouskehitykseen vaikuttavana tekijänä ja perusti sen vuoksi vuonna 2003 komitean, jota johtaa entinen valtiosihteeri Naresh Chandra ja jonka tehtävänä on laatia suunnitelma uuden kansallisen siviili-ilmailupolitiikan pohjaksi. Vaikuttaa siltä, että myös Intian uusi hallitus noudattaa komitean tärkeimpiä suosituksia entistä avoimempien, kilpailuun perustuvien ilmailumarkkinoiden kehittämiseksi Intiaan.

Naresh Chandran komitean raportissa todettiin ilmailualalla tarvittavan yhdenmukaista lähestymistapaa, joka perustuu seuraaville ”neljälle perustuspilarille”:

- tasapuolisten toimintaedellytysten luominen kaikille toimijoille
- yksityisen sektorin osallistumisen ja kilpailun lisääminen poistamalla markkinoille pääsyn esteitä
- tiukkojen turvallisuusnormien noudattaminen ja lentoliikennemarkkinoiden lakisääteinen valvonta
- avoimet institutionaaliset mekanismit, joilla tarjotaan yhteiskunnallisesti toivottavia mutta taloudellisesti kannattamattomia palveluja.

4.3 Komitean selvityksen pohjalta yksilöitiin useita yleispäätelmiä, joihin sisältyy seuraavaa:

- Ensisijaisena, välittömänä tavoitteena komitea suositteli verotusjärjestelmän liberalisointia, johon sisältyisi polttoaineverotuksen alentaminen. Tältä osin hallitus ei ole vielä toteuttanut komitean suosituksia.
- Komitean mielestä lentoasemamaksut ovat liian korkeat ja niitä olisi alennettava; samoin sen mielestä lentopolttoaineen tarjonta olisi vapautettava, jotta lentoasemilla voisi toimia useampia toimittajia.
- Komitea suositteli reittien hajautusta koskevien sääntöjen poistamista, ja hallitus näyttäisikin noudattavan tätä suositusta: kesäkuussa 2004 hallitus siirtyi vanhasta järjestelmästä, jossa asetettiin kaikille liikenteenharjoittajille pakolliseksi tietynlainen valikoima suurten kaupunkien välisiä reittejä ja vähäisten liikennemäärien reittejä, uuteen järjestelmään, jossa yksityisiltä liikenteenharjoittajilta peritään maksu taloudellisesti kannattamattomien reittien (julkisen palvelun velvoitteiden) rahoittamiseksi.
- Myös suositukseen ulkomaisten pääomasijoitusten (lukuun ottamatta ulkomaisia lentoyhtiöitä) hyväksymisestä 49 prosenttiin saakka lentoyhtiöistä on tartuttu.

Markkinoiden avaaminen ja uudet tulokkaat

4.4 Vuoden 2004 lopulla Intian hallitus päätti sallia yksityisessä omistuksessa olevien ja tietyt vaatimukset täyttävien (niillä on oltava vähintään 20 lentokonetta ja yli viiden vuoden kokemus lentoliikennetoiminnasta) lentoliikenteen harjoittajien liikennöinnin kansainvälisillä reiteillä. Kaksi lentoliikenteen harjoittajaa (Jet Airways ja Air Sahara) jo täyttää nämä vaatimukset, ja Intian hallitus on hiljattain myöntänyt niille oikeudet lentää kansainvälisiin kohteisiin.

Kotimaan markkinoilla palveluita tarjoavien lentoyhtiöiden määrä kasvaa nopeasti. Tällä hetkellä Intiassa on seitsemän reittiliikennettä harjoittavaa rekisteröityä lentoyhtiötä: 1) valtion omistama Air India, 2) Indian Airlines, 3) Alliance Air (Indian Airlinesin tytäryhtiö), 4) Air Sahara, 5) Jet Airways (yksityisessä omistuksessa), 6) Air Deccan (yksityisessä omistuksessa oleva halpalentoyhtiö) ja 7) Blue Dart Cargo (erikoistunut rahtiliikenteeseen).

Yksinomaan vuonna 2005 viiden uuden lentoliikenteen harjoittajan odotetaan tulevan Intian markkinoille (SpiceJet, Kingfisher Airlines, Air India Express, Indus Airways ja Go Air).

- 4.5 Intian hallitus jatkaa myös kahdenvälisten lentoliikennesopimusten liberalisointia koskevaa politiikkaansa. Joulukuussa 2004 Intian hallitus päätti lopettaa käytännön, jossa liikenneoikeuksien käytön epätasapainosta pyrittiin saamaan nimettyjen lentoyhtiöiden välisten pakollisten kaupallisten sopimusten nojalla. Uusiin lentoliikennesopimuksiin ei enää sisällytetä määräyksiä tällaisista pakollisista kaupallisista sopimuksista ja voimassa olevat pakolliset korvaussopimukset poistetaan käytöstä viimeistään viiden vuoden kuluttua.
- 4.6 Merkittävänä tuloksena hallituksen yhä vapaammasta ilmailupolitiikasta Intia ja Yhdysvallat allekirjoittivat kahdenvälisen *open skies* -sopimuksen huhtikuussa 2005. Sopimuksessa poistetaan kaikki kapasiteettia ja kaupallisen hinnoittelun valvontaa koskevat rajoitukset. Nimeämistä koskevissa määräyksissä poistetaan myös kaikki markkinoille pääsyä koskevat määrälliset rajoitukset, mutta pidetään kiinni perinteisistä omistusta ja määräysvaltaa koskevista määräyksistä ja rajoituksista. Sen lisäksi, että kapasiteettia ja markkinoille pääsyä koskevat rajoitukset vapautetaan täydellisesti kolmannen, neljännen ja viidennen vapauden markkinoilla, uudessa sopimuksessa määrätään myös rajoittamattomasta seitsemännen vapauden rahtiliikenteestä. Uuden sopimuksen odotetaan myös helpottavan uusien palvelujen kehittämistä: voitaisiin esimerkiksi suorittaa välilaskuttomia lentoja napaseudun yli Yhdysvaltain ja Intian välillä, mitä ei vielä ole tehty. Tämä riippuu tehokkaiden ylilento-oikeuksien saamisesta Venäjältä.

Intia on myös suostunut liikenneoikeuksien merkittävään lisäämiseen useiden muidenkin maiden, mm. Yhdistyneen kuningaskunnan ja Kiinan, kanssa hiljattain tehdyissä kahdenvälisissä sopimuksissa.

Infrastruktuurin pullonkaulat

- 4.7 Lentoliikenteen erittäin nopean kasvuvauhdin vuoksi ilmailun infrastruktuuri on alkanut Intiassa kärsiä pahoista pullonkauloista erityisesti lentoasemien ja käytettävissä olevien lentokoneiden osalta. Käytettävissä olevaa lentoasemakapasiteettia ja -palveluita rajoittavat riittämätön kiitorata-, seisontapaikka- ja terminaalikapasiteetti.

Intian hallitus pyrkii houkuttelemaan yksityistä pääomaa uusiin kumppanuuksiin. Täysin uusia lentoasemia rakennetaan Bangaloreen ja Hyderabadin. Hallitus valitsee parhaillaan strategisia kumppaneita osakkaiksi Mumbaiin ja New Delhin lentoasemiin. Maaliskuussa 2005 Intian hallitus pyysi rahoitustarjoukset yhdeksältä etukäteen valikoidulta tarjoajalta. Valikoituihin konsortioihin sisältyy myös useita vakiintuneita eurooppalaisia lentoasemaoperaattoreita.

Air Indian ja Indian Airlinesin suunniteltu osittainen yksityistäminen ei vielä ole onnistunut, mikä on hidastanut niiden lentokaluston nykyaikaistamista ja laajentamista kaupalliselta pohjalta yksityisen pääoman turvin. Hallitus näyttäisikin päättäneen vahvistaa näitä lentoyhtiöitä ja antaa täydet takuut lentokoneiden ostamiseen.

Lentoliikenteen kasvavan kysynnän tyydyttämiseksi Intiassa tarvitaan valtavia investointeja lentoliikenteen infrastruktuuriin lentoasemien, lentokoneiden, lentoliikenteen hallinnan ja tukipalvelujen osalta. Intian siviili-ilmailuministeriön mukaan seuraavien muutaman vuoden aikana Intian lentoasemiin olisi investoitava lähes kahdeksan miljardia euroa.

Joulukuussa 2004 ilmoitettiin, että rakennettaisiin 10 täysin uutta lentoasemaa ja nykyaikaistettaisiin 15 lentoasemaa (neljän tärkeimmän lentoaseman, Delhin, Mumbain, Kalkutan ja Chennain, nykyaikaistamisen lisäksi).

Intian ilmailumarkkinoiden nykyaikaistamisen muut haasteet

- 4.8 Intian hallitus näyttää päättäväisesti toteuttavan johdonmukaista, markkinavetoista ilmailupolitiikkaa, joka perustuu kilpailuun ja tasapuoliseen kohteluun. Tämä on hyvin rohkaisevaa. Kotimaassa Intian hallituksen politiikkaa kuitenkin arvostellaan i) riittävän avoimuuden puutteesta politiikan tasolla, ii) hitaista päätöksenteko- ja täytäntöönpanoprosesseista, iii) tehokkaan kilpailulainsäädännön puutteesta, iv) yksityisiä investointeja edistävän ympäristön puutteesta ja v) ulkomaisia suoria investointeja koskevista rajoituksista.

Näitä kysymyksiä käsiteltäneen hallituksen ilmoittamassa valkoisessa kirjassa, joka oletettavasti julkaistaan pian.

Tekninen yhteistyö

- 4.9 Lentoliikenteen nopea kasvu aiheuttaa merkittäviä teknologisia haasteita turvallisuuden, turvatoimien ja lentoliikenteen hallinnan aloilla. Tähän liittyen Intian hallitus pitää EU:n yhteisrahoittamaa EU:n ja Intian siviili-ilmailun yhteistyöhanketta erittäin arvokkaana. Hanke käynnistyi vuonna 2001 ja tällä hetkellä sitä näytettäisiin jatkettavan vuoden 2006 loppuun. Hankkeelle on myönnetty yhteisön rahoitusta 18 miljoonaa euroa. Sekä Intian viranomaiset ja teollisuus että Euroopan teollisuus ovat selkeästi ilmaisseet kiinnostuksensa jatkaa hanketta tai vastaavia yhteistyörakenteita pitkällä aikavälillä.

5. PÄÄTELMÄT: EU:N JA INTIAN VÄLISEN TULEVAN LENTOLIIKENNESOPIMUKSEN MERKITTÄVÄ LISÄARVO

- 5.1 EU:n ja Intian väliset siviili-ilmailusuhteet ovat 1940-luvulta lähtien perustuneet yksittäisten jäsenvaltioiden ja Intian kahdenvälisille lentoliikennesopimuksille, joita ei ole yhteisön tasolla koordinoitu juuri lainkaan. EU:n 25 jäsenvaltiosta 22:lla (kaikilla paitsi kolmella Baltian valtiolla) on kahdenvälinen lentoliikennesopimus Intian kanssa. Useimmat näistä sopimuksista perustuvat siihen, että on nimetty yksi tai kaksi (muutamissa tapauksissa useampi) kansallinen lentoliikenteen harjoittaja, joilla on oikeus harjoittaa liikennettä Intiaan tietyillä reiteillä. Lisäksi kahdenvälisissä sopimuksissa on myönnetty rajallinen määrä liikenneoikeuksia, mikä rajoittaa kilpailua.

Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen 5. marraskuuta 2002 antamat tuomiot edellyttävät, että kansalliseen nimeämiseen perustuvia voimassa olevia kahdenvälisiä lentoliikennesopimuksia muutetaan oikeusvarmuuden palauttamiseksi siten, että

niihin sisällytetään yhteisön nimeämislausake, joka mahdollistaa minkä tahansa johonkin jäsenvaltioon sijoittautuneen yhteisön lentoliikenteen harjoittajan nimeämisen.

- 5.2 Jäsenvaltioiden ja Intian välillä käydyt kahdenväliset neuvottelut eivät ole vielä johtaneet voimassa olevien sopimusten saattamiseen yhteisön oikeuden mukaisiksi. Näin ollen Intian kanssa tehdyt kahdenväliset sopimukset ovat edelleen alttiina oikeustoimille.
- 5.3 Komissio on kuitenkin käyttänyt vuonna 2005 tehokkaasti ns. horisontaalisia valtuuksiaan ja saattanut yli 250 kahdenvälistä sopimusta yhteisön oikeuden mukaisiksi. Intia ei ole voinut hiljattain käydyissä kahdenvälisissä neuvotteluissa jäsenvaltioiden kanssa hyväksyä suoralta kädeltä yhteisön nimeämistä, mutta se on sitoutunut käsittelemään tätä kysymystä Euroopan komission kanssa mahdollisen tulevan horisontaalisen sopimuksen yhteydessä. Intian kanssa on kuitenkin viime kuukausina käyty tästä aiheesta tunnustelevia keskusteluja, joissa on saavutettu edistystä.

Yhteisön lähestymistavan hyödyt ja lisäarvo

- 5.4 Koska EU on kehittänyt ilmailualan sisämarkkinoilla vahvan yhteisöulottuvuuden, olisi loogista ja johdonmukaista jatkaa tätä ulottuvuutta myös EU:n ulkosuhteissa. Lisäksi EU:n tällä alalla keräämät kokemukset ovat hyödyllinen esimerkki myös monille kolmansille maille.
- 5.5 EU:n ja Intian välisestä avoimesta lentoliikennealueesta koituisi merkittäviä taloudellisia hyötyjä. Euroopan komission tilaamassa tuoreessa tutkimuksessa on alustavasti arvioitu Intian ja EU:n välisten täysin vapautettujen lentoliikennemarkkinoiden molemmille osapuolille mahdollisesti koituvat pitkän aikavälin hyödyt noin 200 miljoonaksi euroksi vuodessa. On tärkeää käydä mahdollista kattavaa sopimusta koskevat neuvottelut ilmapiirissä, jossa etsitään molemmille osapuolille hyödyllisiä ratkaisuja.

Markkinoiden asteittainen avaaminen ja sääntelyn lähentäminen

- 5.6 On erittäin tärkeää varmistaa, että markkinoiden avaaminen ja yhdentäminen toteutetaan tasapainoisella tavalla, jossa otetaan huomioon muut tärkeät poliittiset tavoitteet ja lievennetään mahdollisia haittavaikutuksia.

Näin ollen on varmistettava, että markkinoiden avaamisen ohella tehdään samanaikaisesti sääntely-yhteistyötä ja/tai asteittain lähennetään sääntelyä turvallisuuden, turvatoimien sekä ympäristö- ja kilpailulainsäädännön osalta, jotta varmistetaan tasavertaiset toimintaedellytykset ja tasapuolisiin mahdollisuuksiin perustuva terve kilpailu.

Tulevaisuus

- 5.7 Kuten tässä tiedonannossa esitetään, Intia on ryhtynyt perusteellisesti muuttamaan siviili-ilmailualaansa markkinoiden asteittaisen uudistamisen ja avaamisen pohjalta.

Merkittävät ponnistelut ovat vielä tarpeen, jotta Intian lentoliikenneala voisi vastata nopeasti kasvavaan kysyntään ja käyttäjien lisääntyviin odotuksiin. Nykyistä

läheisempi yhteistyö EU:n ja Intian välillä olisi molemmille osapuolille hyödyksi, tarjoaisi merkittäviä uusia mahdollisuuksia sekä Intialle että EU:lle ja edistäisi osaltaan ilmailualan tehokkuuden ja turvallisuuden varmistamista.

Sen vuoksi nyt olisi ponnisteltava lentoliikenteen nostamiseksi keskeiseen asemaan EU:n ja Intian välisessä yhteistyössä, mikä vahvistaisi osaltaan Intian ja EU:n strategista kumppanuutta. Komission mielestä on tärkeää tarjota Intialle kattavaa yhteistyötä siviili-ilmailun alalla.

Tällaisessa yhteistyössä on ensiksi käsiteltävä jäsenvaltioiden ja Intian voimassa oleviin kahdenvälisiin sopimuksiin liittyviä oikeudellisia kysymyksiä ja ratkaistava ne.

- 5.8 Intian kanssa tehtävän sopimuksen ei kuitenkaan pitäisi rajoittua yhteisön nimeämislausekkeeseen. Siinä tulisi mennä pidemmälle ja laatia kunnianhimoiset puitteet, joissa voidaan käsitellä laajempia ilmailukysymyksiä, kuten ilmailun turvallisuutta, turvatoimia, lentoliikenteen hallintaa, teknologiaa ja tutkimusta koskevaa sääntely-yhteistyötä, sekä liiketoimintakysymyksiä ja teollista yhteistyötä. Ympäristönäkökohtien osalta sopimuksen on vastattava EU:n sitoutumista kestäväan kehitykseen. Edellä kuvattujen taloudellisten hyötyjen lisäksi lentoliikenteen odotetulla kasvulla on myös kielteisiä sivuvaikutuksia, jotka liittyvät erityisesti ilmanlaatuun ja meluun lentoasemien ympäristössä. Lisäksi lentoliikenne vaikuttaa osaltaan maailmanlaajuisen ilmastomuutokseen. On tärkeää, ettei sopimus rajoita EU:n mahdollisuuksia soveltaa sääntely- tai taloudellisia välineitä näiden haittavaikutusten lieventämiseksi.

Vaikka tavoitteiden tulisi olla kunnianhimoiset, täysin avoimen lentoliikennealueen kehittäminen Intian tasavallan kanssa voi viedä aikaa, ja sitä voi olla paras kehittää vaiheittain, jotta siirtyminen tapahtuisi sujuvasti ja markkinoiden yhdentyminen perustuisi uusien sääntöjen asteittaiseen täytäntöönpanoon.

- 5.9 Komission ehdottamien valtuuksien laajuus esitetään erillisessä suosituksessa neuvostolle. Suositukseen sisältyy ehdotus neuvotteluohjeiksi.

Tämän perusteella komissio ehdottaa kattavan avoimen ilmailusopimuksen neuvottelemista ja tekemistä Intian tasavallan kanssa ja pyytää neuvostoa valtuuttamaan komission aloittamaan neuvottelut tällaisesta sopimuksesta Euroopan yhteisön puolesta.

Komissio tekee läheistä yhteistyötä jäsenvaltioiden ja kaikkien niiden sidosryhmien kanssa, joita asia koskee, neuvotteluohjeissa määriteltujen tavoitteiden syventämiseksi ja saavuttamiseksi.