



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 5.9.2005
COM(2005) 409 végleges

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE

az Indiai Köztársasággal kialakítandó Közösségi légiközlekedési politikáról

1. BEVEZETÉS ÉS ÖSSZEGZÉS

- 1.1 Az Indiai Köztársaság, a világ legnagyobb demokratikus állama és második legnépesebb országa gyors változásokon megy keresztül, és fontos gazdasági hatalommá válik Ázsiában. Miután évtizedekig saját útját járta gazdasági és politikai téren, India egyre nyitottabbá válik, és aktív szerepet vállal a világban.

Ma India egyike a világ hat leggyorsabban növekedő gazdaságának. India élénk és gyorsan növekvő fogyasztói piaccal rendelkezik, és egy több mint 250 millió fős gyorsan bővülő középosztállyal. Az Indiára vonatkozó gazdasági előrejelzések mindegyike folyamatos és nagy mértékű GDP növekedéssel számol. Míg India a 90-es évek folyamán évi átlag 6%-os gazdasági növekedést ért el, az elkövetkező évekre vonatkozóan a növekedés jelentős gyorsulásával – ami a 8%-ot is elérheti – számolnak.

- 1.2 Az indiai gazdaságra egyértelműen pozitív hatással volt az 1990-es évek óta folytatott piacorientált politika, amelyet a jelenlegi kormány is megerősített. India számos termelési és szolgáltatási ágazat számára a tevékenységek kiszervezésének világméretű központjává vált, és az indiai ipar nemzetközileg is egyre versenyképesebbé válik.

Az EU és India közös értékeik és céljaik alapján szoros kapcsolatot alakítottak ki. Az EU India teljes kereskedelmének negyedével az ország legnagyobb kereskedelmi partnere, valamint a külföldi közvetlen befektetések (FDI) fő forrása.

- 1.3 Indiában gyorsan nő a légi közlekedés iránti igény, mind a vállalati üzleti utakat, nemzetközi idegenforgalmat (külföldi látogatók és a különböző külföldön élő indiai közösségek), mind a belföldi utakat tekintve.

Az indiai légiközlekedési piaci a világ egyik leggyorsabban növekvő piaca. 2004 során az indiai légi forgalom mintegy 25%-kal nőtt. A légi forgalom ilyen gyors növekedése miatt szűk keresztmetszetek alakultak ki a légi közlekedés infrastruktúrájában, mind az elérhető repülőtéri kapacitásokat, mind az repülőgépeket tekintve.

- 1.4 Az indiai légiközlekedési ágazat fejlesztése és modernizálása, valamint a növekvő kereslet és fogyasztói elvárások kielégítése érdekében szükség van az indiai légiközlekedési piaci megnyitására, valamint külföldi- és magántőke bevonásának megkísérlésére. Bár az indiai légiközlekedési ágazatot régóta a korlátozott hozzáférés és erős állami szabályozás által fémjelzet korlátozó megközelítés jellemzi, az elmúlt években India határozott lépéseket tett egy nyitottabb és versenyképes légiközlekedési piac kialakítása érdekében.

A kiemelkedő növekedés és a fokozatos piacnyitás következtében India új üzleti lehetőségeket és erős növekedési potenciált kínál az európai légitársaságok, repülőgépgyártók és szolgáltatók számára.

- 1.5 Az Európai Bíróság által 2002. november 5-én az úgynevezett „nyitott égbolt”-ügyekben meghozott ítéletek következtében a tagállamok és India között létrejött 22 kétoldalú megállapodás nem tartható fenn, azokat módosítani szükséges. A Bizottság

„horizontális” felhatalmazást kapott, hogy harmadik országokkal a kétoldalú megállapodások szükséges módosításairól tárgyaljon.

Azonban az (i) indiai légiközlekedési piac növekvő fontossága miatt, (ii) az egyes tagállamok számára a kétoldalú megállapodások közösségi jognak megfelelő módosítása során annak ellenére felmerülő nehézségek miatt, hogy az indiai hatóságok további jelentős forgalmi jogokat kértek és kaptak, valamint (iii) az Indiával folytatott kapcsolatok szétagolt európai megközelítése átfogó, koordinált és liberális megközelítéssel történő felváltásának általános jogi és gazdasági előnyei miatt a Bizottság úgy véli, hogy elérkezett az idő a Közösség és India közötti szélesebb körű lehetőségek fejlesztésére a légi közlekedés területén.

Ez az oka annak, hogy a Bizottság *“A Közösség légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitikája cselekvési programjának kidolgozásáról”* című közleménye¹ Indiát a közösségi szintű megállapodás egyik fő célországaként határozta meg. Ezenkívül az Európai Légitársaságok Szövetsége (AEA) Indiát mint különösen fontos piacot határozta meg, amellyel szemben indokolt egy átfogó közösségi megállapodás létrehozása.²

A légiközlekedési külkapcsolatokra vonatkozó következtetéseiben a Tanács kifejezetten megjelölte Indiát, mint a jövőbeni átfogó tárgyalások egyik potenciális jelöltjét.³

- 1.6 India az Európai Bizottság 2004 augusztusában kiadott, *“Stratégiai együttműködés az Európai Unió és India között”* című közleményére⁴ adott válaszában kifejezte készségét az EU-val kötendő átfogó légiközlekedési megállapodás létrehozására.

E közleményben a Bizottság javasolja a Tanácsnak, hogy hatalmazza fel a Bizottságot arra, hogy az Európai Közösség nevében egy nyitott légiközlekedési területről szóló átfogó megállapodást hozzon létre Indiával, a piaci megnyitását egyidejűleg kombinálva a szabályozási együttműködéssel és/vagy konvergenciával főként az olyan kiemelt területeken, mint például a repülésbiztonság és -védelem, környezetvédelem, valamint az olyan versenyszabályok alkalmazása, amelyek egyenlő feltételeket biztosítanak a verseny számára.

Az indiai Polgári Légiközlekedési Minisztérium és az Európai Közösség szolgálatai között 2005 első felében sikeres tájékoztató kapcsolatfelvétel történt, amely jó alapot szolgáltat az Indiával történő hivatalos tárgyalások megkezdéséhez.

¹ COM (2005) 79 végleges, 2005.3.11.

² “Future developments in international air transport to and from the EU: An AEA perspective”, 2004. október

³ A Tanács 2005. június 27-i következtetése a Közösség külső légiközlekedési politikájára vonatkozó napirend kidolgozásáról

⁴ COM (2004) 430 végleges, 2004.6.16.

2. AZ EU ÉS INDIA KÖZÖTTI POLITIKAI ÉS GAZDASÁGI KAPCSOLAT NÖVEKVŐ FONTOSSÁGA

- 2.1 Az elmúlt években India gazdasága kiemelkedő teljesítmény nyújtott, az 1990-es években az átlagos éves gazdasági növekedés 6% volt. 2003-ban az indiai GDP növekedés elérte a 8,6%-ot.

Az EU India teljes kereskedelmének negyedével az ország legnagyobb kereskedelmi partnere, valamint a közvetlen külföldi befektetések fő forrása.

Az EU és India közti kereskedelem csupán 2003 és 2004 között 34%-kal nőtt. Azonban India csupán a 12-ik legnagyobb kereskedelmi partnere az EU-nak, elmaradva Tajvántól és Koreától. Az EU Kínával folytatott kereskedelme például ötszöröse volt az EU és India közti kereskedelemnek, és az EU által Kínában befektetett FDI több mint tízszerese volt az Indiában befektetettnek.

Ezek a számok is tükrözik az Indiával folytatott kereskedelmi és befektetési tevékenységekben rejlő kiaknázatlan gazdasági növekedési potenciált.

- 2.2 Közel 1,1 milliárd fős lakosságával, jelentős gazdasági növekedésével és hatalmas általános potenciáljával India egyre jelentősebb politikai szerepre tesz szert a világban. Az EU és India közti kapcsolatok az elmúlt években erősödtek, és 2000 óta évente tartanak EU–India csúcstalálkozót.

Az Európai Bizottság 2004 augusztusában kiadott, “Stratégiai együttműködés az Európai Unió és India között ” című közleményében a Bizottság javaslatot tett az EU és India közti kapcsolatok politikai és stratégiai dimenziójának megerősítésére. A Bizottság az EU és India közti gazdasági partnerség megerősítése céljából számos stratégiai ágazati párbeszédet javasolt, köztük egy javaslatot a légi közlekedés területén folytatott együttműködés megerősítésére, a polgári légi közlekedéssel kapcsolatos párbeszéd megindításával és egy az EU és India közötti légiközlekedési megállapodás létrehozásával.

India 2004. augusztus 27-én pozitív választ adott a Bizottság közleményére. India kiemelte erőfeszítéseit, amelyeket az indiai légiközlekedési ágazatba történő külföldi közvetlen befektetések elősegítése és a repülőtéri infrastruktúra fejlesztése hatékonyságának fejlesztése érdekében tett. India jelezte továbbá készségét az EU-val kötendő átfogó légiközlekedési megállapodás elkészítésére a piacra jutás, a szabályozás és a légiforgalmi irányítás területén.

- 2.3 A Hágában tartott 2004 novemberi ötödik India–EU csúcstalálkozón India és az EU megállapodott egy átfogó EU–India cselekvési terv közös kidolgozásáról a stratégiai partnerség megvalósítása érdekében. A cselekvési terv jelenleg előkészítés alatt áll.

3. INDIA SZEREPÉNEK NÖVEKVŐ FONTOSSÁGA A NEMZETKÖZI LÉGI KÖZLEKEDÉS TERÉN – PIACI PROFIL

India – egy gyorsan növekvő és átalakuló légiközlekedési piac

- 3.1 Egy szerényebb, átlagosan évi 5%-os növekedést felmutató évtized után India belföldi légiközlekedési piaca a magas GDP növekedésnek, a jövedelmek általánosan

magasabb szintjének, a turisztikai utazások számára fontos potenciált jelentő városi középosztály növekedésének, valamint az új piaci belépők, köztük alacsony díjakkal dolgozó fuvarozók és a csökkenő jegyáraknak köszönhetően robbanásszerűen nő. A legutóbbi években az indiai légit közlekedési piac a világ egyik leggyorsabban növekvő piaca volt. 2004 során az indiai légi forgalom mintegy 25%-kal nőtt.

1990 és 2004 között az EU és India közti leszállás nélküli közvetlen menetrendszerű járatokon a helyek száma 2,6 millióról 70%-al 4,4 millióra nőtt.⁵ A forgalmi jogok közelmúltban történt növelése következtében a járatok gyakorisága és az elérhető helyek a következő években még gyorsabb ütemben fognak nőni, ahogy az új forgalmi jogokat kiaknázzák a piacon.

- 3.2 Az elkövetkező néhány évben számos új útvonalat nyitnak majd meg Bangalore, Hyderabad, Amritsar, Chennai és Cochin célállomásokkal.

Jelenleg hét EU légi fuvarozó szállít utasokat Indiába menetrendszerű járatokkal, és két indiai fuvarozó (Air India és újonnan a Jet Airway) szállít utasokat Európába. Ezenkívül két amerikai egyesült államokbeli fuvarozó szállít Európán keresztül Indiába és vissza utasokat. Jelenleg az EU és India között összesen 17 várospár között működtetnek járatokat. Az EU és India közötti leszállás nélküli közvetlen menetrend szerinti forgalom legnagyobb részét Németország adja a teljes forgalom 32%-ával, majd ezt követi az Egyesült Királyság (31%), Franciaország (18%) és Hollandia (9%).

Az EU és India közötti heti gyakoriságú járatok teljes száma a 2004/2005 téli menetrend szerint 130, amelyből a Lufthansa és az Air India egyaránt 22%-os, és a British Airways 15%-os részesedéssel rendelkezik.

Előretekintés

- 3.3 Az Indiai légi utasforgalom jövőbeni növekedése a következő néhány év során figyelemre méltó marad. A Nemzetközi Légifuvarozási Szövetség, az IATA a 2004-2008 közti időszakra vonatkozóan 7,8%-os éves növekedést jelez előre az Indiába irányuló utasforgalomban. Az IATA előrejelzése szerint az indiai áruforgalmi piac még ennél is gyorsabban, évi 8,4%-kal nő 2008-ig.

Az Ázsiai és Csendes-óceáni Légiközlekedési Központ előrejelzése szerint a teljes indiai légi forgalom az elkövetkező tíz évben évi ötmillió utassal nő, és India belföldi és nemzetközi légiközlekedési piaca a 2004-es naptári év során akár 30%-os növekedést elérve körülbelül 20 millió utast tehet ki.

India teljes utasforgalma a 2004. évi körülbelül 44 millió utasról 2014-re 58 millió utasra nő.⁶ A 2004-2023 közötti időszakra vonatkozó globális piaci előrejelzésében az elkövetkező két évtizedre vonatkozóan az Airbus évi 6,5%-os növekedésre számít a nyugat-európai és indiai szubkontinens piacán.

⁵ Forrás: OAG menetrendek

⁶ "Asia/Pacific Air Traffic – Growth and Constraints" (Ázsiai/csendes óceáni légi forgalom – Növekedés és korlátozások), Légiközlekedési Cselekvési Csoport (ATAG), 2001

Főbb piaci hajtóerők

- 3.4 A múltban az indiai kormány csak korlátozott mértékben tulajdonított fontosságot az idegenforgalmi politikának.

Ennek ellenére az Indiába irányuló és onnan kiinduló nemzetközi légi közlekedés egyik fő hajtóereje az idegenforgalom. Az Idegenforgalmi Minisztérium által 2002-ben indított „Hihetetlen India” kampány nagy sikert aratott. 2004-ben 3,4 millió külföldi látogató érkezett Indiába, ami 23,5%-os növekedés 2003-hoz képest. A 2005. évre vonatkozóan az Idegenforgalmi Minisztérium akár 30%-os növekedésre is számít, és 2020-ra 40 millió külföldi turista érkezését tűzte ki célul.

Ezenkívül az Indiából kiinduló idegenforgalom is gyorsan nő, ami 2003-ban mintegy 30%-os, 4,5 millió fős növekedést jelent.

- 3.5 Az indiai légi közlekedés egy másik fő hajtóereje a viteldíjak mértéke. A nemzetközi jegyárak reálértéke az elmúlt két évtizedben folyamatosan csökkent. Ez a csökkenés azonban nem érezhető teljes egészében az indiai viszonylat tekintetében, mivel a kapacitásra vonatkozó korlátozások a régió hasonló célállomásaihoz képest viszonylag magasan tartják az Indiába irányuló és onnan induló járatok jegyárait. Jelenleg az indiai viszonylat jegyárai és a más hasonló rendeltetési helyek jegyárai között jelentős különbség áll fenn. Például egy Nagy-Britanniából vagy az Egyesült Államokból Indiába irányuló járat jegyára általában 40%-kal drágább, mint egy hasonló rendeltetési helyre, pl. Thaiföldre vagy Indonéziába induló járaté.

Ehhez kapcsolódóan érdemes megjegyezni, hogy a 2005 elején az USA és India között megkötött "nyitott égbolt" megállapodást követően annak eredményeképpen az iparági elemzők jelentős árcsökkenésre számítanak. Egy forrás 20-30%-os csökkenést vár a jegyárakban, míg mások az elkövetkező 12-18 hónap során a jelenlegi 1000-1500 dolláros szinten mozgó jegyárak 700 dollárra csökkenését várják a nagyobb kínálat és a piaci verseny eredményeképpen.

Ha a magántulajdonban levő indiai fuvarozók számára biztosítják nemzetközi járatok üzemeltetését, az növeli a már piacon levő fuvarozókra ható versenyt. Az új piaci belépők és az alacsony díjakkal dolgozó fuvarozók megjelenése az indiai piacon várhatóan ugyanezt a hatást eredményezi Indiában.

4. FŐBB TENDENCIÁK INDIA POLGÁRI LÉGIKÖZLEKEDÉSI POLITIKÁJÁBAN

Általános politika

- 4.1 India polgári légiközlekedési ágazata az elmúlt években gyors átalakulásokat ment keresztül. Az indiai kormány 1990-ben indította el a légiközlekedési szolgáltatások gazdasági liberalizációs programját, ami többek között az alábbi eredményekkel járt: (i) "nyitott égbolt" politika meghirdetése a nemzetközi áruszállító járatokra vonatkozóan; (ii) az indiai piacra lépés engedélyezése a nem állami tulajdonú légitársaságok számára; valamint (iii) a harmadik országokkal kötött kétoldalú légiközlekedési szolgáltatási megállapodások fokozatos liberalizációja.

- 4.2 Az indiai kormány egyre inkább felismeri, hogy a légiközlekedési ágazat az általános gazdasági fejlődés katalizátora lehet, és ezért 2003-ban Naresh Chandra, a volt kabinet miniszter vezetésével egy bizottságot alakított az új országos polgári légiközlekedési politika alapjául szolgáló ütemterv kialakítására. India jelenlegi kormánya továbbra is figyelembe veszi a bizottság főbb javaslatait a nyitottabb és versenyképesebb indiai légiközlekedési piac kialakítására vonatkozóan.

A Naresh Chandra-bizottság jelentése megállapította, hogy olyan integrált megközelítésre van szükség a polgári légi közlekedésre vonatkozóan, ami magában foglalja az alábbi "négy alappillért":

- egyenlő feltételek biztosítása minden piaci szereplő számára;
- a magánszféra szerepvállalása és a verseny erősítése a belépési korlátok megszüntetésével;
- szigorú biztonsági előírások betartása és a légiközlekedési piac megfelelő szabályozási felügyelete;
- a társadalmi szempontból kívánatos, de gazdaságtalan szolgáltatások fenntartását szolgáló átlátható intézményi mechanizmusok.

- 4.3 A bizottság vizsgálata számos általános következtetést fogalmazott meg, köztük az alábbiakat:

- Sürgősen liberálisabb pénzügyi rendszert kell kidolgozni, amely magában foglalná az üzemanyagok adójának csökkentését. A kormánynak meg kell valósítania az ezzel kapcsolatos javaslatokat.
- A bizottság megállapította, hogy a repülőtéri illetékek túl magasak, és azokat csökkenteni kell, valamint a légi közlekedéshez használt üzemanyag kínálatát liberalizálni kell, hogy lehetőség legyen a repülőtereken az üzemanyag-szállítók közül választani.
- A bizottságnak az útvonalak eloszlására vonatkozó szabályok megszüntetésére vonatkozó javaslatát a kormány 2004 júniusában elfogadta, felváltva ezáltal a társaságok számára a nagyobb városok közötti viszonylatok és a kisebb marginális útvonalak kötelező keverékét előíró régi rendszert egy olyan új rendszerrel, amely a magántársaságokra kivetett kötelező hozzájárulásból fedezi a gazdaságtalan útvonalakat (közszolgálati ellátási kötelezettség).
- Ehhez hasonlóan figyelembe vették azt a javaslatot is, hogy a légitársaságokra vonatkozóan 49%-os tulajdonrészig engedélyezzék a külföldi tőkebefektetést (kivéve a külföldi légitársaságok részéről történő befektetést).

Piacnyitás és új belépők

- 4.4 2004 végén az indiai kormány úgy döntött, hogy engedélyezi a bizonyos követelményeket teljesítő (pl. legalább 20 gépből álló flotta és legalább öt éves tapasztalat) magántulajdonban levő fuvarozók számára, hogy nemzetközi járatokat működtessenek. Ezeket a követelményeket jelenleg két fuvarozó (Jet Airways és Air Sahara) teljesíti, és már meg is kapták az indiai kormánytól a jogosultságot nemzetközi járatok indítására.

A belföldi piacon szolgáltató légitársaságok száma is gyorsan nő. Jelenleg Indiában hét bejegyzett légitársaság működik: (1) az állami tulajdonban levő Air India; (2) Indian Airlines; (3) Alliance Air (az Indian Airlines leányvállalata); (4) Air Sahara; (5) Jet Airways (magántulajdonban levő társaság); (6) Air Deccan (magántulajdonban levő, alacsony díjakkal dolgozó fuvarozó); és (7) Blue Dart Cargo (speciális áruszállító).

Csupán a 2005. év során várhatóan öt további fuvarozó lép be az indiai piacra (SpiceJet; Kingfisher Airlines; Air India Express; Indus Airways és a Go Air).

- 4.5 Az indiai kormány ezen kívül folytatja a kétoldalú légi forgalmi szolgáltatási megállapodások további liberalizálását. 2004 decemberében az indiai kormány úgy döntött, hogy eltörli az egyes kijelölt társaságok számára a forgalmi jogok egyenlőtlen elosztása miatt kiszabott kötelező érvényű megállapodásokból származó kompenzációt. Az új légiközlekedési szolgáltatási megállapodások nem tartalmaznak majd ilyen kötelező érvényű rendelkezéseket, és a már meglévő kompenzációs megállapodásokat legfeljebb öt éven után folyamatosan megszüntetik.
- 4.6 A kormány egyre liberálisabb légiközlekedési politikája következtében India és az Egyesült Államok 2005 áprilisában kétoldalú „nyitott égbolt” megállapodást kötött. A megállapodás megszünteti a kapacitásra vonatkozó korlátozásokat és a versenyképes árképzésre vonatkozó szabályokat. A megállapodás ezenkívül megszünteti a piaci belépésre vonatkozó mennyiségi előírásokat, de megtartja a klasszikus, tulajdoni szerkezetre és irányításra vonatkozó rendelkezéseket és korlátozásokat. A 3., 4. és 5. forgalmi szabadságjogok piaca kapacitásának és hozzáféréseinek teljes deregulációján kívül az új megállapodás korlátlan 7. forgalmi szabadságjogot biztosít az összes áruszállítási szolgáltatásra. Az új megállapodással kapcsolatban arra is számítanak, hogy olyan új szolgáltatások alakulnak ki, amelyek lehetővé teszik az USA és India között eddig még nem létező, a sarkkörön keresztüli leszállás nélküli szolgáltatások kialakulását. Ez az orosz légtér fölötti hatékony átrepülési jogosultság megszerzésétől függ.

India beleegyezett továbbá a meglévő kétoldalú megállapodásokban foglalt forgalmi jogok lényeges növelésébe is, különösen az Egyesült Királyság és Kína számára.

Infrastrukturális akadályok

- 4.7 Az indiai légi közlekedés esetében a kereslet jelenlegi különösen nagy növekedése miatt komoly akadályok merülnek fel az indiai légiközlekedési infrastruktúrával kapcsolatosan, különösen az elérhető repülőterek és repülőgépek terén. Az elérhető repülőtéri kapacitások és szolgáltatások elégtelenek, mind a kifutópályák kapacitása, mind a parkolóhelyek és a terminálok kapacitása terén.

Az indiai kormány magántőkét kíván bevonni új partnerségi megoldásokba. Zöldmezős beruházásként új repülőtereket építenek Bangalore-ban és Hyderabadban. A kormány stratégiai partnereket választ részvényeseknek a Mumbai és a New Delhi repülőtereken. 2005 márciusában az indiai kormány ajánlatokat kért kilenc, előminősítésen átesetett ajánlattevőtől. Az előminősítésen megfelelt konzorciumok között számos jó hírnevű európai repülőtér-üzemeltető is szerepel.

Az Air India és az Indian Airlines tervezett részleges privatizációja egyelőre nem járt sikerrel, ami megakadályozta flottáik magántőke segítségével történő bővítését és modernizációját. A kormány ezért az említett légitársaságok megerősítése mellett döntött, és állami garanciát biztosított repülőgépek vásárlásához.

Az indiai légiközlekedési szolgáltatások iránti növekvő igény kielégítése céljából nagyszabású légiközlekedési infrastrukturális beruházásokra van szükség a repülőterek, repülőgépek, légiforgalmi irányítási technológia és a támogató létesítmények terén. Az indiai Polgári Légiközlekedési Minisztérium szerint az elkövetkező néhány évben közel 8 milliárd €-t kell befektetni az indiai repülőterekbe.

2004 decemberében 10 teljes új repülőtér volt tervezési szakaszban, míg 15 meglévő repülőtér modernizálását tervezték (a négy fő repülőtér, Delhi, Mumbai, Calcutta és Chennai felújításán kívül).

További kihívások India légiközlekedési piacának modernizálása terén

- 4.8 Az indai kormány elkötelezte magát a koherens és piacvezérelt, egyenlő bánásmódon alapuló légiközlekedési politika megvalósítása mellett. Ez bizakodásra ad okot. Az indiai kormány politikája azonban a belföldi légi közlekedés szempontjából az alábbi okokból kifogásolható: (i) megfelelő átláthatóság hiánya politikai szinten; (ii) lassú döntéshozatali és végrehajtási folyamatok; (iii) hatékony versenytörvény hiánya; (iv) magánbefektetéseket serkentő környezet hiánya; és (v) a közvetlen külföldi befektetések korlátozása.

Ezekkel a kérdésekkel a kormány politikájáról szóló, a közeljövőben kiadandó fehér könyv foglalkozik.

Műszaki együttműködés

- 4.9 A légiközlekedési szolgáltatások iránti igény gyors növekedése jelentős műszaki kihívásokat is jelent a védelem, biztonság és légiforgalmi irányítás szempontjából. Ezzel összefüggésben az EU által társfinanszírozott EU–India polgári légiközlekedési együttműködési tervet az indiai kormány igen értékes projektnek tekinti. A projekt 2001-ben indult, és a tervek szerint 2006 végéig tart, összesen 18 millió € közösségi támogatással az EU részéről. Mind az indiai hatóságok és ipar, mind az európai ipar igen erőteljes érdeklődést mutat a projekt, vagy hasonló együttműködési rendszer hosszabb távú folytatása iránt.

5. KÖVETKEZTETÉSEK: AZ INDIÁVAL KÖTENDŐ LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS LÉNYEGES HOZZÁADOTT ÉRTÉKE

- 5.1 Az EU és India közti polgári légiközlekedési kapcsolatok az 1940-es évek óta a tagállamok és India közti kétoldalú légiközlekedési szolgáltatási megállapodásokon alapulnak, amelyekben a közösségi szintű koordináció nem, vagy csak kis szerepet játszik. Az EU 25 tagállamából 22 rendelkezik kétoldalú légiközlekedési szolgáltatási megállapodással Indiával (a három Balti állam alkotja a kivételeket). A legtöbb kétoldalú megállapodásban az adott tagállam egy vagy kettő (egyes esetekben több) nemzeti légitársaságot jelöl ki, amelyek számára engedélyezett indiai

járatok üzemeltetése. Ezenkívül a kétoldalú megállapodásokban foglalt forgalmi jogok is korlátozottak, ezáltal korlátozva a verseny lehetőségét.

Az Európai Bíróság 2002. november 5-én hozott ítéleteit követően a nemzeti kijelölésen alapuló kétoldalú légitársasági szolgáltatási megállapodásokat sürgősen módosítani kell a jogbiztonság visszaállítása érdekében úgy, hogy azokat közösségi rendelkezéseknek kell felváltaniuk, amelyek lehetővé teszik az adott tagállamban bejegyzett közösségi légitársaság kijelölését a járat üzemeltetésére.

- 5.2 A tagállamok és India között az elmúlt hónapokban folytatott kétoldalú tárgyalások nem vezettek a meglévő megállapodások közösségi jog szerint szükséges helyesbítéséhez. Ennek eredményeképpen az Indiával kötött kétoldalú megállapodások jogi szempontból kifogásolhatók.
- 5.3 Azonban a Bizottság 2005 során hatékonyan kihasználta horizontális felhatalmazását, és több mint 250 kétoldalú megállapodást hozott összhangba a közösségi joggal. Bár India a tagállamokkal folytatott kétoldalú tárgyalásokban nem tudta azonnal elfogadni a közösségi rendelkezéseket, elkötelezte magát a probléma megoldására az Európai Bizottsággal együttműködve, egy esetleges jövőbeni horizontális megállapodás keretei között. Az elmúlt hónapokban Indiával tájékozódó megbeszéléseket folytattak, és előrehaladást értek el.

A közösségi fellépés előnyei és hozzáadott értéke

- 5.4 Mivel az EU a belső légitársasági piacon erőteljes közösségi szabályozást dolgozott ki, logikus és koherens lépés lenne ezt kiterjeszteni az EU külkapcsolataira is. Ezenkívül az EU ezzel kapcsolatos tapasztalatai hasznos kiindulási pontot jelentenek számos harmadik ország számára.
- 5.5 Egy az EU és India közötti nyitott légitársasági terület jelentős gazdasági előnyökkel járna. Az Európai Bizottság megbízásából a közelmúltban készített tanulmány felbecsülte az EU és India közötti légitársasági piac teljes liberalizációjából a mindkét fél számára adódó hosszú távú potenciális előnyöket, amelyek nagyságrendileg évi 200 millió € nagyságrendben mozognak. Fontos megjegyezni azt is, hogy az esetleges átfogó megállapodással kapcsolatos tárgyalások olyan szellemben zajlanak, ami kölcsönösen előnyös eredmények elérését tűzi ki célul.

Fokozatos, szabályozási konvergenciával kísért piacnyitás

- 5.6 Természetesen kiemelt fontosságú annak biztosítása, hogy a piacok megnyitása és integrációja kiegyensúlyozott módon, a többi fontos politikai célkitűzés figyelembe vételével történjen, és enyhítse a lehetséges hátrányos hatásokat.

Ezért fontos arról gondoskodni, hogy a piaci megnyitásával párhuzamosan szabályozási együttműködés és/vagy fokozatos konvergencia valósuljon meg a védelem, biztonság, környezetvédelmi és versenytörvények terén, az esélyegyenlőségen alapuló egyenlő feltételeket és tisztességes versenyt biztosítva.

További teendők

- 5.7 Ahogy e bizottsági közlemény is mutatja, India a fokozatos piaci reformon és piacnyitáson alapuló jelentős változtatásokat kíván végrehajtani a polgári légiközlekedési ágazatban.

Továbbra is jelentős erőfeszítésekre lesz szükség ahhoz, hogy az indiai légiközlekedési ágazat ki tudja elégíteni a gyorsan növekvő keresletet, és a fogyasztók növekvő igényeit. Az EU és India közötti szorosabb együttműködés kölcsönös előnyökkel járna, jelentős új lehetőségeket biztosítana mind India, mind az EU számára, és hozzájárulna a légiközlekedési ágazat hatékonyságához és biztonságához.

Ezért erőfeszítéseket kell tenni, hogy a légi közlekedés terén az EU és India szorosabb együttműködést folytasson, ezáltal is hozzájárulva az India és EU közti stratégiai partnerséghez. A Bizottság ezért fontosnak tartja, hogy India számára átfogó lehetőséget adjon a szorosabb együttműködésre a polgári légi közlekedés terén.

Egy ilyen együttműködésnek első lépésben orvosolnia kell az India és a tagállamok közti meglévő kétoldalú megállapodásokkal kapcsolatos jogi problémákat.

- 5.8 Azonban az Indiával kötött megállapodás nem korlátozódhat a közösségi rendelkezésekkel kapcsolatos egyetértésre. A megállapodásnak ezen túlmenően a tágabb értelemben vett légiközlekedési problémákat összefogó ambiciózus keretek meghatározására kell törekednie, ami magában foglalja a légiközlekedési védelem, biztonság, légiforgalmi szolgáltatás, technológia és kutatás, üzleti ügyek és ipari együttműködés terén történő szabályozási együttműködést. A környezet védelmére tekintettel a megállapodásnak összhangban kell lennie az EU fenntartható fejlődés melletti elkötelezettségével. A fent említett gazdasági előnyökön kívül a légi forgalom várt növekedése nemkívánatos mellékhatásokkal is járhat, elsősorban a repülőterek környékének levegőminőségére és zajszintjére, valamint a globális éghajlatváltozásra vonatkozóan. Fontos, hogy a megállapodás nem korlátozza az EU lehetőségeit arra nézve, hogy az említett káros hatások enyhítése érdekében szabályozási vagy gazdasági eszközöket alkalmazzon.

Bár a kitűzött céloknak átfogóknak kell lenniük, az Indiával alkotott nyitott légiközlekedési terület létrehozása időbe telhet, és azt olyan szakaszokban kell megvalósítani, ami az új szabályok fokozatos végrehajtásával lehetővé teszi a zökkenőmentes átmenetet és piaci integrációt.

- 5.9 A Bizottság által javasolt felhatalmazás terjedelme egy másik, a Bizottság által a Tanácsnak adott ajánlásban szerepel, amely magában foglal egy javaslatot az irányelvekkel kapcsolatos tárgyalások folytatására.

Ennek alapján a Bizottság javasolja az Indiai Köztársasággal átfogó nyílt légiközlekedési megállapodás megkötésére irányuló tárgyalások folytatását, és felkéri a Tanácsot, hogy hatalmazza fel a Bizottságot az említett megállapodás megkötésére vonatkozó tárgyalások folytatására az Európai Közösség nevében.

A Bizottság szorosan együttműködik a tagállamokkal és az összes érdekelt féllel a tárgyalási irányelvekben meghatározott célkitűzések továbbfejlesztése és teljesítése érdekében.