



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 5.9.2005
KOM(2005) 409 slutlig

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN

om utveckling av en gemenskapspolitik för civil luftfart i förhållande till Indien

1. INLEDNING OCH SAMMANFATTNING

- 1.1 Republiken Indien, världens största demokrati och näst folkrikaste land är stadd i snabb förändring och utvecklas till en viktig ekonomisk faktor i Asien. Efter några årtionden av självständiga ekonomiska och politiska initiativ håller Indien allt mer på att öppna sig och aktivt ta sig in på världsscenen.

I dag är Indien en av världens sex snabbast växande ekonomier. Indien har en dynamisk och snabbt växande konsumentmarknad, och dess medelklass växer explosionsartat och uppgår redan till över 250 miljoner människor. De ekonomiska prognoserna för Indien tyder på en fortsatt stark tillväxt av BNP. Redan under 1990-talet låg den ekonomiska tillväxten i Indien i snitt på 6 % per år, och nu ser den ut att kunna nå upp till imponerande 8 %, och kanske mer, under de kommande åren.

- 1.2 Indiens ekonomi har uppenbarligen haft fördel av den marknadsinriktade politik som införts på 1990-talet och som förstärkts under den nuvarande regeringen. Indien håller på att bli ett av de viktigaste centren i världen för utlokalisering av tillverkningsindustri och tjänster, och indiska företag håller på att bli konkurrenskraftiga på det internationella planet.

EU och Indien har redan nära relationer utgående från gemensamma värderingar och mål. EU, som står för nästan en fjärdedel av Indiens sammanlagda handel, är Indiens största handelspartner och den viktigaste källan för direkta utlandsinvesteringar.

- 1.3 Efterfrågan på lufttransport i Indien ökar snabbt både för företagsresor, internationell turism (utländska besökare och olika indiska grupper i utlandet) och inrikestrafik.

Den indiska luftfartsmarknaden tillhör i dag de snabbast växande i världen. Under 2004 sägs luftfarten i Indien ha ökat med cirka 25 %. En sådan snabb ökning av lufttrafiken leder till allvarliga kapacitetsbrister i luftfartsinfrastrukturen, både vad gäller flygplatsernas kapacitet och antalet tillgängliga flygplan.

- 1.4 Marknadsöppning och försök att dra privat och utländskt kapital till den indiska luftfartsmarknaden ses som en del av insatserna för att utveckla och modernisera Indiens flygsektor så att den kan tillfredsställa den ökande efterfrågan och uppfylla konsumenternas förväntningar. Indiens luftfartssektor har länge präglats av restriktiva strategier med begränsad tillgång och stark statlig kontroll, men på senare år har landet tagit beslutsamma steg mot en öppnare och mer konkurrensutsatt luftfartsmarknad,

Till följd av den enormt snabba tillväxten och en stegvis marknadsöppning kan Indien erbjuda nya affärsmöjligheter och en stor tillväxtpotential även för EU:s flygbolag, flygplanstillverkare och tjänsteleverantörer.

- 1.5 EG-domstolens open skies-dom av den 5 november 2002 innebär att medlemsstaternas 22 bilaterala avtal med Indien är ohållbara och måste ändras. Kommissionen har getts ett övergripande mandat för att förhandla fram de ändringar av bilaterala avtal med tredjeland som är nödvändiga.

Kommissionen anser att det nu är lämpligt att utveckla Indiens och gemenskapens förbindelser inom luftfarten med tanke på i) den indiska luftfartsmarknadens allt större betydelse, ii) medlemsstaternas problem med att anpassa sina bilaterala avtal till gemenskapslagstiftningen, även i förhandlingar där de indiska myndigheterna begärt och fått betydande extra trafikrättigheter och iii) de allmänna rättsliga och ekonomiska fördelarna med att ersätta det fragmenterade europeiska uppträdandet förbindelserna med Indien med en övergripande, samordnad och liberal strategi.

Därför nämns Indien också som ett tänkbart viktigt land för ett EU-omfattande avtal i kommissionens meddelande *Fortsatt utveckling av EU:s luftfartspolitik gentemot länder utanför EU*¹. Sammanslutningen av europeiska flygbolag (Association of European Airlines, AEA) har dessutom fastställt att Indien är en särskilt viktig marknad som motiverar ett omfattande EU-avtal².

I sina slutsatser om luftfartsförbindelser med tredjeländer nämner rådet uttryckligen Indien som en tänkbar kandidat för en framtida begäran om omfattande förhandlingsmandat³.

- 1.6 I sitt svar på Europeiska kommissionens meddelande *Ett strategiskt partnerskap mellan EU och Indien*⁴ uttryckte Indien i augusti 2004 sin beredskap att överväga ett omfattande luftfartsavtal med EU.

I detta meddelande rekommenderar kommissionen därför att rådet bemyndigar kommissionen att på Europeiska gemenskapens vägnar förhandla om ett omfattande avtal om ett luftrum utan gränser med Indien, som skulle innebära både en marknadsöppning och början på ett samarbete och en harmonisering i fråga om lagstiftning inom områdena luftfartssäkerhet, flygsäkerhet, miljöskydd, forskning och teknik och tillämpning av konkurrensregler som garanterar rättvisa konkurrensförhållanden.

Positiva förberedande kontakter mellan Indiens ministerium för civil luftfart och Europeiska kommissionen inleddes under första hälften av 2005, och kan utgöra en god grund för formella förhandlingar med Indien.

2. DE POLITISKA OCH EKONOMISKA RELATIONERNA MELLAN EU OCH INDIEN BLIR ALLT VIKTIGARE

- 2.1 På senare år har den indiska ekonomin utvecklats imponerande, med en ekonomisk tillväxt på cirka 6 % per år under 1990-talet. Under 2003 nådde tillväxten i Indien 8,6 %.

EU, som står för nästan en fjärdedel av Indiens sammanlagda handel, är Indiens största handelspartner och den viktigaste källan för direkta utlandsinvesteringar.

¹ KOM(2005) 79 slutlig, 11.3.2005.

² *Future developments in international air transport to and from the EU - An AEA perspective*. (rapport om den framtida utvecklingen inom den internationella luftfarten till och från EU). Oktober 2004.

³ Rådets slutsatser av den 27 juni 2005 om utveckling av EU:s luftfartspolitik gentemot länder utanför EU.

⁴ KOM(2004) 430 slutlig, 16.6.2004.

Handeln mellan Indien och EU ökade med 34 % bara mellan 2003 och 2004. Men Indien är bara EU:s tolfte största handelspartner, efter länder som Taiwan och Korea. Under 2004 var EU:s handel med Kina exempelvis mer än fem gånger så stor som handeln med Indien, och EU:s direkta utlandsinvesteringar i Kina låg mer än tio gånger över investeringarna i Indien.

Det visar vilken stor outnyttjad potential för ekonomisk tillväxt, handel och investering som fortfarande finns i Indien.

- 2.2 Med en befolkning på närmare 1,1 miljarder, en imponerande ekonomisk tillväxt och en enorm allmän potential, håller Indien på att få en allt mer betydande position i världen. EU:s relationer med Indien har blivit intensivare på senare år, och sedan år 2000 hålls toppmöten mellan EU och Indien varje år.

I kommissionens meddelande från juni 2004 om *Ett strategiskt partnerskap mellan EU och Indien* föreslår kommissionen att förstärka de politiska och ekonomiska relationerna med Indien. Kommissionen föreslår en rad strategiska sektorsbundna dialoger för att bygga ut det ekonomiska samarbetet med Indien, och även att öka luftfartssamarbetet genom en dialog om civil luftfart och förhandlingar om ett luftfartsavtal mellan EU och Indien.

Indiens svar på kommissionens meddelande, den 27 augusti 2004, var positivt. Indien betonade att man försökte dra till sig utländska direktinvesteringar i den indiska luftfartssektorn och göra flygplatsinfrastrukturen effektivare. Dessutom betonade Indien sin beredskap att överväga ett omfattande luftfartsavtal med EU, som även skulle omfatta marknadstillträde, lagstiftning och trafikstyrning.

- 2.3 Vid det femte toppmötet mellan Indien och EU i Haag, i november 2004, kom Indien och EU överens om att tillsammans utarbeta en omfattande handlingsplan för genomförandet av det strategiska partnerskapet. Denna handlingsplan håller nu på att utarbetas.

3. INDIENS ALLT STÖRRE BETYDELSE INOM DEN INTERNATIONELLA LUFTFARTEN - EN MARKNADSPROFIL

Indien – en snabbt växande och föränderlig luftfartsmarknad

- 3.1 Efter ett årtionde med mer blygsamma tillväxtsiffror kring 5 % per år upplever Indiens inrikesflygmarknad för närvarande ett uppsving till följd av en snabb BNP-tillväxt, allmänt högre inkomster, en växande medelklass i städerna som utgör en stor potential för turistresor, nya marknadsaktörer, varibland lågprisbolag, och slutligen sjunkande flygpriser. Under de senaste åren har den indiska luftfartsmarknaden tillhört de snabbast växande i världen. Under 2004 sägs luftfarten i Indien ha ökat med cirka 25 %.

Sedan 1990 har antalet platser på reguljära flygningar utan mellanlandning mellan EU och Indien ökat från 2,6 miljoner till 4,4 miljoner år 2004 (+70 %)⁵. Till följd av de nyligen överenskomna ökningarna av trafikerat väntas antalet avgångar och

⁵

Källa: OAG schedules.

tillgängliga platser öka ännu mer under de kommande åren, allt eftersom de nya trafikrätterna införs på marknaden.

- 3.2 Under de sista åren har många nya sträckor öppnats, till destinationer som Bangalore, Hyderabad, Amritsar, Chennai och Cochin.

Sju EU-flygbolag har reguljära passagerarflyg till Indien, och två indiska bolag (Air India och, sedan kort, Jet Airways) flyger till Europa. Dessutom transporterar två amerikanska flygbolag passagerare via Europa till Indien och tillbaka. Sammanlagt bedrivs i dagsläget trafik på 17 flyglinjer mellan en ort i Indien och en i EU. Tyskland står för den största andelen reguljära direktflyg mellan EU och Indien, med 32 % av den totala trafiken, medan Storbritannien står för 31 %, Frankrike för 18 % och Nederländerna för 9 %.

Av det sammanlagda antalet flygningar per vecka, mellan EU och Indien, som låg på 130 flygningar under vintern 2004/2005, hade Lufthansa och Air India en varsin andel av 22 %, medan British Airways andel uppgick till 15 %.

Framtidsutsikterna

- 3.3 Tillväxten förväntas fortsätta vara imponerande för passagerartrafiken till Indien under de kommande åren. IATA (International Air Transport Association) förutspår att den internationella passagerartrafiken till Indien i genomsnitt kommer att öka med 7,8 % per år under perioden 2004-2008. IATA förutspår dessutom att den indiska godsmarknaden kommer att öka ännu snabbare, med i genomsnitt 8,4 % per år fram till 2008.

Centret för luftfart i Asien och Stilla havsområdet (Centre for Asia Pacific Aviation) förutspår att den sammanlagda lufttrafiken i Indien kommer att öka med fem miljoner passagerare per år under de kommande tio åren, och att Indiens inrikesmarknad och internationella marknad under år 2004 skulle växa med upp till 30 %, till cirka 20 miljoner passagerare i varje segment.

Indiens totala passagerartrafik förväntas öka från cirka 44 miljoner passagerare år 2004 till 58 miljoner passagerare 2014⁶. I sin prognos för världsmarknaden 2004-2023 förutser Airbus en årlig tillväxt på 6,5 % för marknaden Västeuropa-Indiska subkontinenten under de nästa båda decennierna.

Viktiga drivkrafter på marknaden

- 3.4 I det förflutna har Indiens regering inte varit särskilt intresserad av turism, och har inte prioriterat denna fråga.

På senare tid har emellertid just turismen varit en av de viktigaste drivkrafterna i den internationella lufttrafiken till och från Indien. Kampanjen "Incredible India", som lanserades av ministeriet för turism under 2002 anses allmänt vara en stor framgång. Under 2004 kom 3,4 miljoner utländska besökare till Indien, 23,5 % mer än 2003. Under 2005 beräknas antalet stiga med ytterligare 30 %, och ministeriet för turism har satt ett mål på 40 miljoner utländska besökare till 2020.

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

Men även turismen från Indien ökar kraftigt, och växte under 2003 med 30 % för att nå cirka 4,5 miljoner.

- 3.5 En annan drivande kraft som förväntas spela en stor roll i den framtida efterfrågan efter flygtransport i Indien är priserna. I realvärde har internationella biljettpriser minskat stadigt under de senaste tjugo åren. Dessa minskningar tycks emellertid inte ha ägt rum i samma utsträckning i Indien, eftersom kapacitetsbegränsningar har drivit upp priserna på resor till och från Indien, jämfört med andra länder i regionen. För närvarande märks en betydande klyfta mellan biljettpriserna till Indien och till liknande destinationer i området. Till exempel kan en resa till Indien från Storbritannien eller USA ofta vara 40 % dyrare än en resa till liknande platser, som Thailand eller Indonesien.

I detta sammanhang kan det nämnas att näringslivsexperter förutsåg betydligt lägre priser så snart avtalet om ett gemensamt luftrum mellan USA och Indien hade trätt i kraft i början av 2005. En prognos gick ut på att biljettpriserna skulle sjunka med 20-30 %, och en annan att de nuvarande priserna på mellan 1 000 och 1 500 dollar skulle sjunka till cirka 700 dollar under de kommande tolv till arton månaderna, till följd av ökad tillgång och konkurrens.

Om man låter privata indiska flygbolag trafikera internationella sträckor kommer konkurrenstrycket att öka på de etablerade bolagen. Nykomlingar och lågprisbolag på den indiska inrikesmarknaden förväntas ha samma effekt inom landet.

4. VIKTIGA TENDENSER I INDIENS POLITIK FÖR CIVIL LUFTFART

Allmänna aspekter

- 4.1 Indiens civila luftfartssektor genomgår för närvarande en snabb förändring. Under 1990 inledde Indien ett program för ekonomisk avreglering av luftfarten som bland annat ledde till i) att ett luftrum utan gränser för internationell godstrafik utropades, ii) att flygbolag som inte var statligt ägda fick tillträde till den indiska marknaden, och iii) att bilaterala luftfartsavtal med tredjeländer stegvis började avregleras.
- 4.2 Den indiska regeringen har allt mer kommit att upptäcka att luftfartssektorn kan driva på den allmänna ekonomiska utvecklingen, och upprättade därför under 2003 en kommitté under ledning av före detta kanslisekreteraren Naresh Chandra som skulle ta fram en handlingsplan för en ny nationell politik för civil luftfart. Allt tyder på att den indiska regeringen fortsätter att följa kommittén viktigaste rekommendationer att utveckla en öppnare och mer konkurrensutsatt luftfartsmarknad i Indien.

Kommitténs rapport visade att det behövdes en samordnad strategi för den civila luftfarten, utgående från fyra ”pelare”:

- Jämlika konkurrensvillkor före alla berörda parter.
- Ökad privat delaktighet och ökad konkurrens genom avlägsnande av inträdeshinder.

- Strängare säkerhetsnormer och en fungerande rättslig tillsyn över luftfartsmarknaden.
- Institutionella mekanismer som ger insyn och öppenhet och som garanterar samhällsligt viktiga men ekonomiskt olönsamma tjänster.

4.3 Kommitténs undersökningar ledde till flera övergripande slutsatser, bland annat följande:

- Som en omedelbar prioritering sågs ett liberaliserat skattesystem med lägre bränsleskatt. Regeringen har ännu inte följt denna rekommendation.
- Kommittén ansåg att flygplatsavgifterna är för höga och borde sänkas, och att tillgången till flygbränsle skulle liberaliserad så att fler leverantörer kunde vara verksamma vid flygplatserna.
- Regeringen verkar ha tagit upp kommitténs råd att avskaffa bestämmelserna om spridning av rutterna i juni 2004, och ha ändrat det gamla systemet med en obligatorisk blandning för alla flygbolag av rutter mellan viktiga städer och mindre trafikerade rutter, till ett system med avgifter för privata bolag som möjliggör finansiering av olönsamma sträckor (allmän trafikplikt).
- Likaledes har förslaget att tillåta utländska kapitalinvesteringar (utom från utländska flygbolag) upp till 49 % av flygbolagens kapital antagits.

Marknadsöppning och nya marknadsaktörer

4.4 I slutet av 2004 beslöt Indien att tillåta privatägda flygbolag som uppfyller vissa kriterier (t.ex. skall de ha en flotta på minst 20 flygplan och över fem års trafikerfarenhet) att flyga på internationella sträckor. Två bolag (Jet Airways och Air Sahara) uppfyllde kriterierna och har nyligen fått tillstånd från den indiska regeringen att flyga på internationella sträckor.

Antalet flygbolag inom inrikesflyget växer snabbt. För närvarande finns det sju reguljära registrerade bolag i Indien: 1) det statligt ägda Air India, 2) Indian Airlines, 3) Alliance Air (dotterbolag till Indian Airlines), 4) Air Sahara, 5) Jet Airways (privatägt), 6) Air Deccan (privatägt lågprisbolag), och 7) Blue Dart Cargo (specialiserat på godstrafik).

Redan under 2005 väntas ytterligare fem bolag komma in på den indiska marknaden (SpiceJet, Kingfisher Airlines, Air India Express, Indus Airways och Go Air).

4.5 Den indiska regeringen fortsätter att avreglera bilaterala luftfartsavtal. I december 2004 beslöt den indiska regeringen att sluta kompensera ojämvt mellan olika trafikrätter med hjälp av obligatoriska handelsavtal mellan utsedda bolag. Inga nya luftfartsavtal kommer att omfatta sådana obligatoriska handelsavtal, och befintliga obligatoriska handelsavtal kommer att avvecklas under maximalt fem år.

4.6 Ett viktigt resultat av regeringens allt liberalare luftfartspolitik är att Indien och USA i april 2005 undertecknade ett bilateralt avtal om gemensamt luftrum. Genom avtalet avskaffas alla kapacitetsbegränsningar och alla kontroller av konkurrensutsatt prissättning. Bestämmelserna om utseende av bolag rensas också från alla kvantitativa begränsningar av marknadstillträde, men de klassiska bestämmelserna

om ägande och kontroll kvarstår. Kapacitet och tillträde avregleras helt för tredje, fjärde och femte frihetens marknader, men det nya avtalet erbjuder dessutom obegränsade rättigheter enligt sjunde friheten för rena godstransporter. Det nya avtalet förväntas också bidra till nya trafikmönster som skulle möjliggöra flygningar utan mellanlandning över Arktis mellan USA och Indien, något som hittills inte har förekommit. En förutsättning för detta är att man får faktiska överflygningstillstånd för det ryska luftrummet.

Indien har gått med på stora utvidgningar av trafikrätter i nyligen slutna bilaterala avtal med flera länder, bland annat Storbritannien och Kina.

Kapacitetsbrister i infrastrukturen

- 4.7 Den extremt snabba tillväxten i efterfrågan efter lufttrafik i Indien har lett till allvarliga kapacitetsbrister i Indiens luftfartsinfrastruktur, bland annat vad gäller flygplatser och antal tillgängliga flygplan. Flygplatskapaciteten och tjänsteutbudet är otillräckligt, och brister både i fråga om tillgång till landningsbanor, ställplatser och terminalkapacitet.

Indien försöker dra till sig privatkapital i nya partnerskap. Nya gräsfältsflygplatser byggs i Bangalore och Hyderabad. Regeringen väljer strategiska partners som andelsägare i flygplatserna i Mumbai och New Delhi. I mars 2005 uppmanade den indiska regeringen nio anbudsgivare som valts ut på förhand att inkomma med finansiella erbjudanden. I detta förutvalda konsortium ingår flera etablerade europeiska flygbolag.

Planerna att delvis privatisera Air India och Indian Airlines har ännu inte genomförts, vilket omöjliggör en modernisering och utvidgning av deras flottor på kommersiell bas med privatkapital. Därför verkar regeringen ha beslutat att förstärka dessa bolag och tillhandahålla egna garantier för köp av flygplan.

För att möta den växande efterfrågan på lufttransporttjänster i Indien krävs stora investeringar i luftfartens infrastruktur, vad gäller både flygplatser, flygplan, flygledningsteknik och stödinfrastruktur. Indiens ministerium för civil luftfart räknar exempelvis med att det kommer att behövas nästan 8 miljarder euro i investeringar i Indiens flygplatser under de kommande åren.

I december 2004 rapporterades det att tio helt nya flygplatser planerades, och att femton andra skulle moderniseras (utöver moderniseringen av de fyra stora flygplatserna Delhi, Mumbai, Calcutta och Chennai).

Kvarvarande hinder för en modernisering av Indiens luftfartsmarknad

- 4.8 Den indiska regeringen tycks vara fast besluten att införa en samstämmig och marknadsstyrd luftfartspolitik grundad på konkurrens och lika behandling. Detta är mycket uppmuntrande. Däremot kritiseras den indiska regeringen fortfarande i det egna landet för i) otillräcklig öppenhet och insyn i politiken, ii) för långsamma besluts- och genomförandeprocesser, iii) bristen på fungerande konkurrenslagstiftning, iv) en miljö som motverkar privat investering, och v) restriktioner mot utländska investeringar.

Det är tänkbart att dessa frågor kommer att tas upp i regeringens vitbok som förväntas komma ut inom kort.

Tekniskt samarbete

- 4.9 Den snabba ökningen av efterfrågan efter lufttrafik medför också stora tekniska problem i fråga om luftfartssäkerhet, flygsäkerhet och flygledning. Därför betraktar man från indiskt håll det av EU medfinansierade projektet för samarbete mellan EU och Indien inom civil luftfart ("EU-India Civil Aviation Co-operation Project") som mycket värdefullt. Projektet inleddes 2001 och förväntas i dag pågå till slutet av 2006, med ett sammanlagt EU-bidrag på 18 miljoner euro. Både de indiska myndigheterna, det indiska näringslivet och det europeiska näringslivet har uttryckt ett starkt intresse för en mer långsiktig fortsättning på detta projekt eller för liknande samarbetsstrukturer.

5. SLUTSATSER: BETYDANDE MERVÄRDE AV ETT FRAMTIDA LUFTFARTSAVTAL MELLAN EU OCH INDIEN

- 5.1 Sedan 1940-talet har förbindelserna mellan EU och Indien inom den civila luftfarten byggts på bilaterala luftfartsavtal mellan enskilda medlemsstater och Indien, och samordningen på gemenskapsnivå har varit liten eller obefintlig. 22 av 25 EU-medlemsstater har bilaterala luftfartsavtal med Indien (alla utom de tre baltiska staterna). De flesta av dessa bilaterala avtal bygger på att den berörda medlemsstaten utser ett eller två (eller i några fall flera) nationella lufttrafikföretag som tillåts bedriva trafik till Indien. Även trafikrättigheterna enligt de bilaterala avtalen är begränsade, vilket medför en begränsning av konkurrensen.

EG-domstolens domslut av den 5 november 2002 innebär att man omgående måste ändra de gällande bilaterala luftfartsavtal som bygger på att man på nationell nivå utser transportföretag och återställa rättssäkerheten genom att införa gemenskapsklausuler som tillåter att varje lufttrafikföretag från gemenskapen som är etablerat i en medlemsstat kan utses.

- 5.2 De senaste månadernas förhandlingar mellan medlemsstaterna och Indien har ännu inte utmynnat i den anpassning av de gällande avtalen till gemenskapslagstiftningen som är nödvändig. Därför är de bilaterala avtalen med Indien sårbara ur rättslig synpunkt.
- 5.3 Kommissionens tillämpning av ett övergripande mandat under 2005 har emellertid visat sig vara framgångsrikt: över 250 bilaterala avtal har bringats i överensstämmelse med EU-lagstiftningen. I den senaste tidens bilaterala förhandlingar med medlemsstater har Indien inte genast kunnat gå med på att gemenskapen utser flygbolag, men har lovat att ta upp frågan med Europeiska kommissionen i samband med ett tänkbart framtida övergripande avtal. Förberedande diskussioner har genomförts de senaste månaderna, och framsteg har gjorts.

Fördelar och mervärde av gemenskapens tillvägagångssätt

- 5.4 EU har utvecklat en stark gemenskapsdimension på sin inre marknad för luftfart, och därför vore det logiskt och konsekvent att införa en sådan dimension också i EU:s yttre förbindelser. Dessutom betraktar tredjeländer de erfarenheter som EU gjort i detta hänseende som mycket värdefulla.
- 5.5 Ett luftrum utan gränser med Indien skulle medföra stora ekonomiska vinster. En färsk undersökning på Europeiska kommissionens uppdrag innehåller en prognos över de potentiella ekonomiska vinsterna för båda parter på längre sikt av en helt liberaliserad luftfartsmarknad för EU-Indien, och de skulle kunna uppgå till 200 miljoner euro per år. Det är viktigt att förhandlingarna om ett tänkbart övergripande avtal förs i en anda som möjliggör ömsesidiga fördelar.

En stegvis öppning av marknaderna, åtföljd av rättslig harmonisering

- 5.6 Det är självklart av yttersta vikt att det garanteras att marknaderna öppnas och integreras på ett väl avvägt sätt, med beaktande av andra viktiga politiska mål och åtgärder för att mildra eventuella negativa effekter.

Därför måste man också se till att marknadsöppningen åtföljs av rättsligt samarbete och en gradvis harmonisering i fråga om luftfarts- och flygsäkerhet, miljöskydd och konkurrenslagstiftning, så att alla berörda parter får lika villkor och en rättvis konkurrens med lika möjligheter uppstår.

Framtida utveckling

- 5.7 Som detta meddelande visar har Indien inlett omfattande förändringar av sin civila luftfartssektor, utgående från en stegvis marknadsreform och –öppning.

Det krävs fortfarande stora insatser för att utveckla den indiska luftfartssektorn så att den motsvarar den snabbt växande efterfrågan och konsumenternas ökande förväntningar. Ett närmare samarbete mellan EU och Indien skulle vara till fördel för båda parter och ge dem stora nya möjligheter, samtidigt som det skulle bidra till att göra luftfartssektorn effektivare och säkrare.

Därför bör man nu försöka öka samarbetet mellan EU och Indien inom luftfartssektorn och på så sätt bidra till parternas strategiska partnerskap. Därför anser kommissionen att det är viktigt att erbjuda Indien ett heltäckande och stärkt samarbete inom den civila luftfarten.

En förutsättning för ett sådant samarbete är i första hand att man kan hantera och lösa de juridiska problem som rör de gällande bilaterala avtalen mellan Indien och medlemsstaterna.

- 5.8 Ett avtal med Indien bör dock inte begränsas till att man enas om gemenskapsklausuler som omfattar lufttrafikföretag som utses. Avtalet bör vara mer långtgående och ge en ambitiös ram som omfattar mer omfattande luftfartsfrågor som rättsligt samarbete om luftfartssäkerhet, flygsäkerhet, trafikledning, teknik och forskning samt konkreta frågor som rör affärsverksamhet och industrisamarbete. När det gäller miljöaspekter måste avtalet vara förenligt med EU:s åtaganden för en

hållbar utveckling. Utöver de ekonomiska fördelar som vi redogjort för ovan har en ökad flygtrafik också oönskade biverkningar, bland annat i form av luftförorening, buller kring flygplatser och genom att den bidrar till den globala klimatförändringen. Det är viktigt att avtalet inte begränsar EU:s möjligheter att utnyttja rättsliga och ekonomiska styrmedel för att lindra dessa negativa effekter.

Ambitionsnivån bör vara hög, men det kan ta tid att utveckla ett helt öppet luftfartsområde med Indien, och det är förmodligen bäst att låta det ske stegvis för att möjliggöra en smidig övergång och marknadsintegrering där de nya reglerna börjar tillämpas successivt.

- 5.9 Omfånget av det förhandlingsmandat som kommissionen föreslår behandlas i en separat rekommendation till rådet, som innehåller ett förslag till förhandlingsdirektiv.

Mot bakgrund av detta föreslår kommissionen att man skall förhandla fram och ingå ett heltäckande avtal om ett öppet luftfartsområde med Republiken Indien och uppmanar rådet att bemyndiga kommissionen att på Europeiska gemenskapens vägnar inleda förhandlingarna om ett sådant avtal.

Kommissionen kommer att i nära samarbete med medlemsstaterna och alla berörda parter fortsätta arbetet med att utveckla och uppnå de mål som anges i förhandlingsdirektiven.