



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 5.9.2005

KOM(2005) 409 v konečnom znení

OZNÁMENIE KOMISIE

Rozvoj politiky Spoločenstva v oblasti civilného letectva vo vzťahu k Indickej republike

1. ÚVOD A ZHRNUTIE

- 1.1 Indická republika, ktorá predstavuje z hľadiska počtu obyvateľov najrozsiahlejšiu demokraciu a druhý najväčší štát na svete, prechádza rýchlou zmenou a stáva sa dôležitou hospodárskou silou v Ázii. Po niekoľkých desaťročiach vlastnej hospodárskej a politickej cesty sa India stále viac a viac otvára svetu a aktívne angažuje na svetovej scéne.

V súčasnosti je India jedným zo šiestich najrýchlejšie sa rozvíjajúcich hospodárstiev na svete. India predstavuje živý a rýchlo sa rozvíjajúci spotrebiteľský trh s rýchlo sa rozrastajúcou strednou spoločenskou vrstvou, ktorá už presiahla 250 miliónov obyvateľov. Všetky hospodárske prognózy týkajúce sa Indie predpovedajú i naďalej vysoký rast hrubého domáceho produktu (HDP). Zatiaľ čo v deväťdesiatych rokoch dosiahol ročný hospodársky rast v Indii v priemere 6 %, v nasledujúcich rokoch by rast jej HDP mohol dosiahnuť dokonca pozoruhodných 8 % a viac.

- 1.2 Indické hospodárstvo jednoznačne profituje z trhovo orientovanej politiky, ktorú uskutočňuje od deväťdesiatych rokov s podporou súčasnej vlády. India sa rozvíja ako kľúčové globálne centrum externalizácie mnohých podnikov v oblasti výrobného priemyslu a služieb a indický priemysel sa stáva medzinárodne konkurencieschopným.

EÚ a India už udržiavajú úzke vzťahy založené na spoločných hodnotách a cieľoch. EÚ sa podieľa na celkovom zahraničnom obchode Indie jednou štvrtinou, čím predstavuje najväčšieho obchodného partnera Indie a takisto hlavný zdroj priamych zahraničných investícií.

- 1.3 Dopyt po leteckej doprave v Indii rýchlo rastie tak na strane obchodných cestujúcich a medzinárodného turizmu (návštevníkov zo zahraničia a indických etnických skupín žijúcich v zahraničí), ako aj na strane domácich cestujúcich.

Indický trh leteckej dopravy je v súčasnosti jedným z najrýchlejšie sa rozvíjajúcich trhov na svete. Podľa poskytnutých informácií vzrástla letecká doprava v Indii v roku 2004 o 25 %. V dôsledku takéhoto rýchleho rozvoja v oblasti leteckej dopravy sa objavili vážne problémy v infraštruktúre leteckej dopravy so zreteľom na kapacitu letísk aj na dostupnosť lietadiel.

- 1.4 Otváranie trhu a pokusy o prilákanie súkromného a zahraničného kapitálu na indický letecký trh sa považujú za súčasť opatrení, ktoré sú potrebné z hľadiska rozvoja a modernizácie indického leteckého sektora, aby bolo možné uspokojiť rastúci dopyt a očakávanie spotrebiteľov. Pre indický letecký sektor bol dlho charakteristický reštriktívny prístup s obmedzenými možnosťami vstupu na trh a prísnou kontrolou zo strany štátu, v súčasnosti však India podnikla rozhodné kroky smerom k otvorenejšiemu a konkurencieschopnejšiemu leteckému trhu.

Vďaka výnimočnému hospodárskemu rastu a postupnému otváraniu trhu dnes India ponúka nové obchodné príležitosti a veľký potenciál takisto pre rast európskych leteckých spoločností, výrobcov lietadiel a poskytovateľov služieb.

- 1.5 V dôsledku tzv. „open-skies“ („otvorené nebo“) rozsudkov Európskeho súdneho dvora z 5. novembra 2002 je 22 bilaterálnych dohôd medzi členskými štátmi a Indiou v ich súčasnej podobe neakceptovateľných, a preto je potrebné tieto dohody zmeniť a doplniť. Komisia dostala „horizontálny“ mandát, aby rokovala s tretími krajinami o potrebných úpravách bilaterálnych dohôd.

So zreteľom na (i) narastajúci význam indického leteckého trhu, (ii) ťažkosti, ktorým čelia jednotlivé členské štáty pri pokusoch o zosúladenie bilaterálnych dohôd s právnymi predpismi Spoločenstva dokonca i v priebehu rokovaní s indickými úradmi, ktoré žiadali a získali značné dodatočné prepravné práva, a (iii) celkové právne a hospodárske výhody nahradenia fragmentárneho európskeho prístupu vo vzťahoch s Indiou komplexným, koordinovaným a liberálnym prístupom Komisia zastáva názor, že je v súčasnosti vhodné rozvíjať širokú škálu príležitostí medzi Indiou a Spoločenstvom v oblasti leteckej dopravy.

Dôvodom je skutočnosť, že sa v oznámení Komisie *„Rozvoj programu vonkajšej politiky Spoločenstva v oblasti letectva“*¹ hovorí o Indii ako o kľúčovej cieľovej krajine pre zahraničné dohody Spoločenstva. Asociácia európskych leteckých spoločností (AEA, Association of European Airlines) takisto označila Indiu za mimoriadne dôležitý trh, v súvislosti s ktorým by bola komplexná dohoda Spoločenstva opodstatnená².

V záveroch o zahraničných vzťahoch v oblasti letectva Rada explicitne poznamenala, že India je potenciálnym kandidátom v kontexte budúcej žiadosti o komplexné rokovacie mandáty.³

- 1.6 Vo svojej odpovedi na oznámenie Európskej komisie s názvom „Strategické partnerstvo medzi EÚ a Indiou“⁴ z augusta 2004 sa India vyjadrila, že je pripravená zvážiť komplexnú dohodu o leteckej doprave s EÚ.

V tomto oznámení preto Komisia odporúča, aby Rada splnomocnila Komisiu na rokovania v mene Európskeho spoločenstva o komplexnej dohode o otvorenom vzdušnom priestore s Indiou, v ktorej by sa otváranie trhu spojilo s paralelným procesom právnej spolupráce a/alebo konvergencie, a to predovšetkým v prioritných oblastiach leteckej bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany, ochrany životného prostredia, výskumu a technológie, ako aj v súvislosti s uplatňovaním pravidiel hospodárskej súťaže s cieľom zabezpečiť spravodlivé a rovnaké podmienky hospodárskej súťaže.

V priebehu predbežných rozhovorov v prvom polroku 2005 sa etablovali pozitívne vzťahy medzi Ministerstvom civilného letectva Indickej republiky a útvarmi Európskej komisie, ktoré môžu byť dobrým východiskom pre začatie formálnych rokovaní s Indiou.

¹ KOM(2005) 79 konečná verzia z 11.3.2005

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

³ Závery Rady z 27. júna 2005 o rozvíjaní agendy zahraničnej politiky Spoločenstva v oblasti letectva

⁴ KOM(2004) 430 konečná verzia zo 16.6.2004

2. NARASTAJÚCI VÝZNAM POLITICKÝCH A HOSPODÁRSKÝCH VZŤAHOV MEDZI EÚ A INDIU

- 2.1 V posledných rokoch sa indické hospodárstvo rozvíjalo pozoruhodným spôsobom a v deväťdesiatych rokoch dosiahol hospodársky rast v priemere 6 %. V roku 2003 dosiahol rast hrubého HDP v Indii 8,6 %.

EÚ sa podieľa na celkovom zahraničnom obchode Indie jednou štvrtinou, čím predstavuje najväčšieho obchodného partnera Indie a takisto hlavný zdroj priamych zahraničných investícií.

Obchod medzi EÚ a Indiou vzrástol len v období 2003 – 2004 o 34 %. India je však len jedným z dvanástich najväčších obchodných partnerov EÚ, po krajinách ako Taiwan a Kórea. Objem obchodu EÚ s Čínou v roku 2004 bol napríklad päťkrát väčší ako s Indiou a priame zahraničné investície EÚ v Číne boli viac ako desaťkrát vyššie ako priame zahraničné investície v Indii.

Tieto údaje demonštrujú rozsah stále nevyužitého potenciálu pre hospodársky rast, obchod a investičné aktivity v Indii.

- 2.2 Politický štatút Indie s jej približne 1,1 miliardou populácie, pozoruhodným hospodárskym rastom a celkovo obrovským potenciálom má vo svete stále väčší význam. Intezita vzťahov medzi EÚ a Indiou sa v posledných rokoch zvýšila a sumity EÚ a Indie sa od roku 2000 konajú každoročne.

V oznámení Komisie s názvom „Strategické partnerstvo medzi EÚ a Indiou“ z júna 2004 Komisia navrhla, aby sa i naďalej upevňovali vzťahy medzi EÚ a Indiou v politických a strategických dimenziách. Komisia takisto navrhla, aby sa uskutočnilo niekoľko dialógov k strategickým sektorom zameraným na upevňovanie hospodárskeho partnerstva medzi EÚ a Indiou vrátane návrhu na zvyšovanie spolupráce v oblasti leteckej dopravy prostredníctvom iniciovania dialógu o civilnom letectve a rokovania medzi EÚ a Indiou o dohode o leteckej doprave.

Odpoveď Indie na oznámenie Komisie zo 27. augusta 2004 bola pozitívna. India podčiarkla svoje úsilie o prilákanie priamych zahraničných investícií do indického leteckého sektoru a zlepšenie efektívnosti infraštruktúry letísk. India sa takisto vyjadrila, že je pripravená zvážiť komplexnú dohodu s EÚ o leteckej doprave vrátane oblastí sprístupňovania trhu, regulácie a riadenia leteckej dopravy.

- 2.3 Na 5. sumite Indie a EÚ, ktorý sa konal v novembri 2004 v Hágu, sa India a EÚ dohodli, že spoločne vypracujú komplexný akčný plán implementácie strategického partnerstva EÚ a Indie. Akčný plán je v súčasnosti predmetom prípravy.

3. NARASTAJÚCI VÝZNAM INDIE V OBLASTI MEDZINÁRODNEJ LETECKEJ DOPRAVY – TRHOVÝ PROFIL

India - rýchlo sa rozvíjajúci a transformujúci trh v oblasti leteckej dopravy

- 3.1 Po desaťročí hospodárskeho rastu v priemere 5 % za rok je prudký rozvoj domáceho leteckého trhu v Indii výsledkom vysokého rastu HDP, všeobecne vyšších príjmov, rozrastajúcej sa strednej vrstvy obyvateľstva v mestách, ktorá predstavuje dôležitý

potenciál pre turizmus, pôsobenia nových dopravcov na trhu, vrátane tých, ktorí ponúkajú služby za nižšie ceny, ako aj výsledkom klesajúcich cien. V posledných rokoch bol indický trh v oblasti leteckej dopravy jedným z najrýchlejšie sa rozvíjajúcich na svete. Podľa poskytnutých informácií vzrástla letecká doprava v Indii v roku 2004 o 25 %.

Od roku 1990 sa zvýšil počet ponúkaných miest na pravidelných linkách medzi EÚ a Indiou z 2,6 na 4,4 miliónov v roku 2004 (+70 %).⁵ Vďaka nedávno dohodnutému nárastu prepravných práv sa očakáva, že sa v priebehu niekoľkých nasledujúcich rokov zvýši frekvencia a počet ponúkaných miest, pretože sa na trhu začnú implementovať nové prepravné práva.

- 3.2 V priebehu minulých rokov sa začali prevádzkovať lety na nových dôležitých linkách do destinácií ako Bangalore, Hyderabad, Amritsar, Chennai a Cochin.

V súčasnosti zabezpečuje sedem dopravcov EÚ dopravu pasažierov do Indie na pravidelných linkách a dvaja indickí dopravcovia prevádzkujú lety do Európy (Air India a od nedávna Jet Airways). Okrem toho dopravujú dvaja dopravcovia USA pasažierov cez Európu do Indie a späť. Celkovo sa prevádzkujú lety medzi 17 dvojicami miest v Indii a EÚ.

Najväčší podiel na prevádzke pravidelných letov medzi EÚ a Indiou má Nemecko, predstavuje 32 % z celkovej dopravy, po ňom nasledujú Spojené kráľovstvo (31 %), Francúzsko (18 %) a Holandsko (9 %).

Na celkovej frekvencii 130 letov týždenne medzi EÚ a Indiou v zime 2004/2005 sa Lufthansa a Air India podieľali 22 %, zatiaľ čo British Airways 15 %.

Perspektívy

- 3.3 Očakáva sa, že v nasledujúcich rokoch zostane miera hospodárskeho rastu v Indii v oblasti dopravy pasažierov i naďalej pozoruhodná. Medzinárodná asociácia leteckých prepravcov (IATA, International Air Transport Association) predpovedá v oblasti medzinárodnej dopravy pasažierov do Indie v období rokov 2004-2008 priemerný ročný rast 7,8 %. Podľa predpovedí IATA sa bude trh leteckej nákladnej prepravy rozvíjať ešte rýchlejšie s priemerným ročným rastom 8,4 % do roku 2008.

Centre for Asia Pacific Aviation predpovedá celkový nárast leteckej dopravy v Indii o päť miliónov pasažierov ročne v priebehu nasledujúcich desiatich rokov a podľa týchto predpovedí vzrastie počet pasažierov na indickom domacom a zahraničnom trhu v kalendárnom roku 2004 o 30 %, t. j. približne 20 miliónov pasažierov na každom z nich.

Očakáva sa, že celková indická doprava pasažierov vzrastie z približne 44 miliónov pasažierov v roku 2004 na 58 miliónov pasažierov v roku 2014.⁶ V globálnej trhovej prognóze na obdobie rokov 2004-2023 Airbus predpovedá v priebehu nasledujúcich dvoch desaťročí priemerný ročný rast 6,5 % na trhoch Západnej Európy a Indického subkontinentu.

Kľúčové trhové faktory

⁵ Zdroj: Letové poriadky OAG

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

- 3.4 Z historického hľadiska prejavila indická vláda len obmedzený záujem o turizmus; turizmu pripisovala len ohraničený význam.

Avšak jedným z kľúčových faktorov súčasnej medzinárodnej leteckej dopravy do a z Indie je práve turizmus. Ministerstvo cestovného ruchu spustilo v roku 2002 kampaň „Neuveriteľná India“, ktorá sa hodnotila ako mimoriadne veľký úspech. V roku 2004 zaznamenala India 3,4 miliónov zahraničných návštevníkov, čo bolo o 23,5 % viac ako v roku 2003. V roku 2005 sa očakáva nárast o 30 % a Ministerstvo cestovného ruchu si stanovilo cieľ, ktorý predstavuje 40 miliónov zahraničných návštevníkov Indie do roku 2020.

Takisto rýchlo sa rozvíja pasívny cestovný ruch, v roku 2003 vzrástol o 30 %, t. j. približne 4,5 miliónov turistov z Indie.

- 3.5 Ďalším kľúčovým faktorom v budúcnosti v súvislosti s dopytom po leteckej doprave v Indii sú ceny. V priebehu posledných dvoch desaťročí postupne klesli medzinárodné ceny. Takýto pokles cien sa však v Indii úplne neprejavil, pretože kapacitné obmedzenia udržali ceny do a z Indie vyššie, ako boli ceny navzájom si konkurujúcich destinácií v rámci regiónu. Podľa poskytnutých informácií existuje v súčasnosti podstatný rozdiel medzi indickými cenami a cenami navzájom si konkurujúcich destinácií. Napríklad let do Indie z Veľkej Británie alebo Spojených štátov je bežne o približne 40 % drahší ako let do navzájom si konkurujúcich destinácií ako Thajsko alebo Indonézia.

V tomto kontexte je potrebné poznamenať, že priemyselní analytici očakávali vďaka tzv. „open skies“ dohode medzi USA a Indiou od začiatku roku 2005 podstatne nižšie ceny. Jeden zdroj očakával pokles cien o 20 – 30 %, zatiaľ čo iný zdroj očakával, že v dôsledku väčšej ponuky a hospodárskej súťaže klesnú ceny v priebehu nasledujúcich 12 – 18 mesiacov z 1000 – 1500 dolárov na približne 700 dolárov.

Skutočnosť, že sa umožní indickým dopravcom prevádzkovať lety na medzinárodných linkách, zvýši tlak hospodárskej súťaže na etablovaných dopravcov. Prítomnosť nových dopravcov a dopravcov ponúkajúcich nízke ceny na domácom indickom trhu by mala mať rovnaký vplyv aj v rámci Indie.

4. KĽÚČOVÉ TRENDY V INDICKEJ POLITIKE V OBLASTI CIVILNÉHO LETECTVA

Všeobecná politika

- 4.1 Indický sektor civilného letectva podlieha v týchto rokoch rýchlej transformácii. V roku 1990 spustila indická vláda program hospodárskej liberalizácie služieb leteckej dopravy, ktorého výsledkom je, *inter alia*, (i) vyhlásenie tzv. „open skies“ politiky leteckej nákladnej prepravy pre medzinárodné lety, (ii) povolenie vstúpiť na indický trh pre neštátne letecké spoločnosti a (iii) postupná liberalizácia bilaterálnych dohôd s tretími krajinami v oblasti leteckých služieb.
- 4.2 Indická vláda si postupne uvedomila, že letecký sektor môže byť katalyzátorom všeobecného hospodárskeho rozvoja a v roku 2003 preto zriadila výbor pod vedením bývalého vládneho sekretára Naresha Chandru, ktorého poverila vypracovaním podrobného plánu novej národnej politiky v oblasti civilného letectva. Zdá sa, že

súčasná indická vláda pokračuje v implementácii kľúčových odporúčaní výboru zameraných na ďalšie otváranie a rozvoj konkurencieschopného indického leteckého trhu.

V správe výboru Naresha Chandru sa uvádza, že je potrebný integrovaný prístup k civilnému letectvu založený na týchto „štyroch základných pilieroch“:

- zabezpečovaní rovnakých podmienok hospodárskej súťaže pre všetkých prevádzkovateľov,
- podporovaní účasti súkromného kapitálu na trhu a hospodárskej súťaže odstraňovaním prekážok pre vstup na trh,
- dodržiavaní prísnych bezpečnostných noriem a zabezpečovaní solídneho regulačného dohľadu na trhu v oblasti leteckej dopravy,
- transparentných inštitucionálnych mechanizmov, ktorými sa zabezpečí poskytovanie spoločensky žiadaných a neekonomických služieb.

4.3 Výbor dospel na základe prieskumu k týmto záverom:

- Bezprostrednou prioritou je liberálnejší fiškálny režim, ktorý by zahŕňal zníženie daní z pohonných hmôt. Vláda jeho odporúčania ešte neprijala.
- Letiskové poplatky sú príliš vysoké a mali by sa znížiť a takisto by sa malo liberalizovať zásobovanie pohonným látkami, aby na letiská mohli vstúpiť noví dodávatelia.
- Zdá sa, že vláda začala v júni 2004 implementovať návrh výboru na zrušenie predpisov o rozdelení trás, čím sa zmenil starý systém povinného prevádzkovania letov na trasách medzi väčšími mestami a na marginálnych trasách s nízkym zdrojom príjmov na nový systém so súkromnými prevádzkovateľmi, čo umožnilo financovanie neekonomických trás (záväzky verejných služieb).
- Výbor podobne navrhol, aby sa zahraničným investorom (s výnimkou zahraničných leteckých spoločností) povolilo podieľať sa na leteckej doprave do výšky 49 %.

Otváranie trhu a noví účastníci trhu

4.4 Indická vláda na konci roku 2004 rozhodla, že povolí súkromným dopravcom, ktorí spĺňajú určité kritériá (napr. vlastnia najmenej 20 lietadiel a majú aspoň päťročnú skúsenosť s prevádzkovaním letov), aby prevádzkovali lety na medzinárodných linkách. Dvaja dopravcovia (Jet Airways a Air Sahara) sa už z tohto hľadiska osvedčili a v súčasnosti im indická vláda udelila práva lietať do medzinárodných destinácií.

Počet leteckých spoločností, ktoré poskytujú služby na domácom trhu, rýchlo stúpa. V súčasnosti je v Indii registrovaných sedem leteckých spoločností, ktoré pravidelne prevádzkujú lety: 1) spoločnosť Air India, ktorú vlastní štát, 2) Indian Airlines, 3) Alliance Air (dcérska spoločnosť Indian Airlines), 4) Air Sahara, 5) Jet Airways (spoločnosť v súkromnom vlastníctve), 6) Air Deccan (spoločnosť v súkromnom

vlastníctve dopravcu, ktorý ponúka lety za nízke ceny) a 7) Blue Dart Cargo (spoločnosť, ktorá sa špecializuje na leteckú nákladnú prepravu).

Len v roku 2005 sa očakáva, že na indický trh vstúpi ďalších päť dopravcov (SpiceJet, Kingfisher Airlines, Air India Express, Indus Airways a Go Air).

- 4.5 Indická vláda takisto pokračuje v politike ďalšej liberalizácie bilaterálnych dohôd o službách leteckej dopravy. Indická vláda v decembri 2004 rozhodla, že v rámci povinných komerčných dohôd s menovanými spoločnosťami sa už nebude usilovať o kompenzáciu nerovnováhy pri uplatňovaní prepravných práv. Žiadne nové dohody o službách leteckej dopravy nebudú zahŕňať takéto povinné komerčné dohody a existujúce dohody, ktoré zahŕňajú povinnú kompenzáciu, sa postupne maximálne v priebehu piatich rokov zrušia.
- 4.6 Dôležitým výsledkom postupnej liberalizácie vládnej politiky v oblasti leteckej dopravy je podpísanie tzv. „open skies“ bilaterálnej dohody medzi Indiou a USA v apríli 2005. V tejto dohode sa odstraňujú všetky obmedzenia týkajúce sa kapacity a kontrol konkurenčne orientovanej tvorby cien. Príslušnými ustanoveniami sa takisto odstraňujú všetky kvantitatívne kontroly súvisiace so vstupom na trh, pričom tradičné ustanovenia a obmedzenia v súvislosti s vlastníctvom zostávajú v platnosti i naďalej. V novej dohode sa okrem úplnej deregulácie kapacity a prístupu k tretej, štvrtej a piatej slobode trhu takisto ustanovuje neobmedzené poskytovanie služieb v oblasti leteckej nákladnej prepravy siedmej slobody. Od novej dohody sa takisto očakáva, že uľahčí rozvoj nových modelov, ktoré by umožnili poskytovanie služieb nepretržitej dopravy na polárnej trase medzi USA a Indiou, čo sa zatiaľ nezrealizovalo. Závisí to od získania primeraných práv na prelet ruského vzdušného priestoru.

India takisto súhlasila s podstatným nárastom prepravných práv v súčasných bilaterálnych dohodách s niekoľkými inými krajinami vrátane predovšetkým Spojeného kráľovstva a Číny.

Problémy v infraštruktúre

- 4.7 V dôsledku súčasného extrémne narastajúceho dopytu po leteckej doprave v Indii sa objavujú vážne problémy v indickej leteckej infraštruktúre, a to predovšetkým v súvislosti s letiskami a dostupnosťou lietadiel. Existujúca kapacita letísk a poskytované služby sú vzhľadom na obmedzenia štartovacích a pristávacích dráh, priestorov na parkovanie a kapacity terminálov nedostačujúce.

Indická vláda sa usiluje o prilákanie súkromného kapitálu do nových partnerstiev. Stavajú sa nové letiská na zelenej lúke v Bangalore a Hydabade. Vláda vyberá strategických partnerov, ktorí by sa stali podielovými vlastníkami letísk Mumbai a Nové Delhi. Indická vláda vyzvala v marci 2005 deviatich prevádzkovateľov, ktorí sa kvalifikovali v prvom kole, aby predložili svoje finančné ponuky. Ku konzorciám, ktoré sa kvalifikovali v prvom kole, patrí niekoľko etablovaných európskych prevádzkovateľov letísk.

Zatiaľ sa nepodarilo zrealizovať plánovanú čiastočnú privatizáciu Air India a Indian Airlines, v dôsledku čoho sa oneskorila modernizácia a rozšírenie ich leteckej flotily na komerčnom základe pomocou súkromného kapitálu. Vláda sa preto

pravdepodobne rozhodla, že podporí tieto spoločnosti a poskytne štátne záruky na nákup lietadiel.

S cieľom uspokojiť rastúci dopyt po službách leteckej dopravy v Indii je potrebné investovať veľkú sumu peňazí do infraštruktúry leteckej dopravy, t. j. letísk, lietadiel, technológie riadenia leteckej dopravy a podporných zariadení. Indické ministerstvo civilného letectva vychádza napríklad z toho, že v nasledujúcich rokoch bude potrebné investovať 8 miliárd eur do indických letísk.

Podľa poskytnutých informácií z decembra 2004 sa plánuje výstavba 10 úplne nových letísk a modernizácia ďalších 15 (okrem modernizácie štyroch hlavných letísk Delhi, Mumbai, Calcutta a Chennai).

Zostávajúce výzvy v modernizácii indického leteckého trhu

- 4.8 Indická vláda sa pravdepodobne rozhodla pre implementáciu koherentnej a trhovo orientovanej politiky v oblasti leteckej dopravy, založenej na hospodárskej súťaži a rovnakom prístupe. Táto skutočnosť je veľmi motivujúca. Politika indickej vlády je však i naďalej predmetom vnútornej kritiky kvôli (i) nedostatočnej transparentii na politickej úrovni, (ii) zdĺhavým procesom rozhodovania a implementácie, (iii) absencii efektívneho práva hospodárskej súťaže, (iv) absencii prostredia, ktoré by bolo naklonené súkromným investíciám, a (v) obmedzeniam v súvislosti s priamymi zahraničnými investíciami.

Tieto obavy sa pravdepodobne prejavajú aj v ohlasovanej bielej knihe vládnej politiky, ktorá sa má uverejniť v najbližšej budúcnosti.

Technická spolupráca

- 4.9 Rýchlo narastajúci dopyt po leteckej doprave so sebou takisto prináša technologické výzvy v súvislosti s leteckou bezpečnosťou, bezpečnosťou ochranou a riadením leteckej dopravy. V tomto kontexte hodnotí indická vláda „Projekt spolupráce v oblasti civilného letectva medzi EÚ a Indiou“, ktorý spolufinancovala EÚ, ako mimoriadne hodnotný. Projekt sa začal realizovať v roku 2001 s predpokladanou dobou trvania do konca roku 2006 a finančnou podporou EÚ z fondov Spoločenstva vo výške 18 miliónov eur. Indické orgány a priemysel, ako aj európsky priemysel preukázali mimoriadne veľký záujem o dlhodobé pokračovanie tohto projektu alebo podobných štruktúr spolupráce.

5. ZÁVERY: PODSTATNÉ VÝHODY BUDÚCEJ DOHODY O LETECKEJ DOPRAVE MEDZI EÚ A INDIU

- 5.1 Od štyridsiatych rokov minulého storočia sa vzťahy medzi EÚ a Indiou v oblasti civilného letectva zakladali na bilaterálnych dohodách o leteckých službách medzi jednotlivými členskými štátmi a Indiou s malou, ak vôbec nejakou, koordináciou na úrovni Spoločenstva. 22 z 25 členských štátov EÚ podpísalo bilaterálne dohody o leteckých službách s Indiou (všetky s výnimkou troch baltických štátov). Väčšina z týchto bilaterálnych dohôd sa zakladala na menovaní jedného alebo dvoch (alebo v niekoľkých prípadoch viacerých) národných dopravcov na úrovni členských štátov, ktorí získali povolenie prevádzkovať lety do Indie. Avšak prepravné práva v rámci

týchto bilaterálnych dohôd takisto podliehajú obmedzeniam, v dôsledku čoho sú možnosti pre rozvoj hospodárskej súťaže ohraničené.

Podľa rozsudkov Európskeho súdneho dvora z 5. novembra 2002 je potrebné, aby sa existujúce bilaterálne dohody o leteckých službách, ktoré sa zakladajú na menovaní národných leteckých dopravcov, čo najskôr zmenili a doplnili, aby sa zahrnutím menovacích klauzúl Spoločenstva, ktoré umožňujú menovanie leteckých dopravcov Spoločenstva so sídlom v členskom štáte obnovila právna istota.

- 5.2 Bilaterálne rokovania medzi členskými štátmi a Indiou, ktoré sa uskutočnili v minulých mesiacoch, zatiaľ neviedli k potrebnému zosúladeniu existujúcich dohôd s právnymi predpismi Spoločenstva. V dôsledku toho zostávajú bilaterálne dohody s Indiou i naďalej právne napadnuteľné.
- 5.3 Uplatňovanie horizontálneho mandátu Komisie v priebehu roku 2005 sa však ukázalo ako efektívny prostriedok, pomocou ktorého sa zosúladiť viac ako 250 bilaterálnych dohôd s právnymi predpismi Spoločenstva. Vzhľadom na skutočnosť, že India nebola schopná v priebehu súčasných bilaterálnych rokovaní s členskými štátmi neodkladne akceptovať menovanie Spoločenstva, sa India zaviazala, že sa bude zaoberať touto otázkou spoločne s Európskou komisiou v kontexte možnej budúcej horizontálnej dohody. V minulých mesiacoch sa v tomto ohľade uskutočnili predbežné rozhovory s Indiou, v priebehu ktorých sa dosiahol pokrok.

Výhody prístupu Spoločenstva a prospech, ktorý prinesie

- 5.4 Vzhľadom na to, že v rámci vnútorného leteckého trhu vybudovala EÚ silnú dimenziu Spoločenstva, bolo by logické a koherentné rešpektovať túto dimenziu takisto v zahraničných vzťahoch EÚ. Okrem toho predstavujú skúsenosti, ktoré EÚ v tomto ohľade získala, užitočné referencie pre mnohé tretie krajiny.
- 5.5 Otvorený vzdušný priestor medzi EÚ a Indiou by so sebou priniesol podstatné hospodárske výhody. V štúdii, ktorá sa uskutočnila nedávno na žiadosť Európskej komisie, sa dospelo k indikatívnemu odhadu, že potenciálne dlhodobé hospodárske výhody na oboch stranách úplne liberalizovaného leteckého trhu medzi EÚ a Indiou by mohli predstavovať rádovo 200 miliónov eur ročne. Je veľmi dôležité, aby sa rokovania o možnej komplexnej dohode viedli v duchu úsilia o výhody na oboch stranách.

Postupné otváranie trhu sprevádzané právnou konvergenciou

- 5.6 Je zrejmé, že je veľmi dôležité, aby sa otváranie a integrácia trhov uskutočnili vyváženým spôsobom, pričom by sa zohľadnili iné dôležité politické ciele a zmiernili prípadné škodlivé následky.

Preto je dôležité, aby proces otvárania trhu sprevádzal paralelný proces právnej spolupráce a/alebo postupnej konverencie so zreteľom na leteckú bezpečnosť, bezpečnostnú ochranu, právne predpisy na ochranu životného prostredia a hospodárskej súťaže, aby sa zabezpečili rovnaké podmienky hospodárskej súťaže a spravodlivá hospodárska súťaž založená na rovnakých príležitostiach.

Výhľady do budúcnosti

- 5.7 Ako sa v tomto oznámení ukázalo, India začala realizovať podstatné zmeny v sektore civilného letectva založené na postupnej trhovej reforme a otváraí trhu.

Bude potrebné vyvíjať veľké úsilie i v oblasti rozvoja indického sektora leteckej nákladnej prepravy, aby bolo možné uspokojiť narastajúci dopyt a stále vyššie očakávania zo strany spotrebiteľov. Užšia spolupráca medzi EÚ a Indiou by bola pre obe strany výhodná, ponúkala by nové podstatné príležitosti pre Indiu a EÚ a mohla by prispieť k budovaniu efektívnejšieho a bezpečnejšieho leteckého sektora.

V súčasnosti by sa preto úsilie malo zamerať na to, aby sa letecká doprava stala kľúčovou oblasťou užšej spolupráce medzi EÚ a Indiou, čím by sa podporilo strategické partnerstvo medzi Indiou a EÚ. Podľa názoru Komisie je z tohto dôvodu dôležité, aby sa Indii ponúkol komplexný rámec posilnenej spolupráce v oblasti civilného letectva.

V rámci takejto spolupráce je v prvom rade potrebné zaoberať sa a riešiť právne otázky v súvislosti s existujúcimi bilaterálnymi dohodami medzi Indiou a členskými štátmi.

- 5.8 Dohoda s Indiou by sa však neobmedzila len na dohovor o menovacích klauzulách Spoločenstva. Mal by sa v nej vytvoriť ambiciózny rámec integráciou širších otázok súvisiacich s letectvom, akými sú otázky právnej spolupráce v oblastiach leteckej bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany, riadenia leteckej dopravy, technológie a výskumu, ako aj otázky obchodného charakteru a priemyselnej spolupráce. So zreteľom na otázky súvisiace so životným prostredím musí byť dohoda konzistentná so záväzkami udržiateľného rozvoja EÚ. Okrem hospodárskych výhod uvedených vyššie má očakávaný rast v oblasti leteckej dopravy aj nechcené vedľajšie účinky, predovšetkým v súvislosti s kvalitou vzduchu a hlukom v blízkosti letísk a v súvislosti s globálnymi klimatickými zmenami. Je dôležité, aby dohoda neobmedzovala možnosť EÚ uplatňovať právne a hospodárske nástroje na zmierňovanie týchto škodlivých účinkov.

Ambície by mali byť vysoké, aj keď si úplne otvorený vzdušný priestor s Indiou pravdepodobne vyžiada čas a tieto ambície sa budú môcť najlepšie uskutočňovať postupne, aby sa umožnil plynulý prechod a trhová integrácia na základe postupnej implementácie nových pravidiel.

- 5.9 Rozsah mandátu, ktorý Komisia navrhuje, je predmetom samostatného odporúčania Rade, ktoré zahŕňa návrh na rokovacie smernice.

Na základe toho Komisia navrhuje začať rokovanie a uzatvoriť komplexnú dohodu o leteckej doprave s Indickou republikou a vyzýva Radu, aby splnomocnila Komisiu začať rokovania v mene Európskeho spoločenstva o tejto dohode.

Komisia bude v súvislosti s rozvojom a dosahovaním cieľov stanovených v rokovacích smerniciach úzko spolupracovať s členskými štátmi a so všetkými zainteresovanými stranami.