



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 5.9.2005
KOM(2005) 409 endelig

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

En dagsorden for Fællesskabets luftfartspolitik over for Republikken Indien

DA

DA

1. INDLEDNING OG RESUMÉ

- 1.1 Indien, der er verdens største demokrati og har verdens næststørste befolkningstal, er inde i en rivende udvikling og ved at være en vigtig økonomisk magt i Asien. Efter at have forfulgt egne økonomiske og politiske mål i nogle årtier er Indien i stigende grad ved at åbne op og aktivt engagere sig i globale spørgsmål.

I dag er Indien en af de seks hurtigst voksende økonomier i verden. Indien har et livligt og hurtigt voksende forbrugermarked med en stadig større middelklasse, der allerede tæller over 250 mio. personer. De økonomiske prognoser for Indien peger på en fortsat høj vækst i BNP. Indien nåede i 1990'erne en gennemsnitlig vækstrate på 6%, men det ser ud til at den nuværende og de kommende års vækst vil ligge på imponerende 8% eller mere.

- 1.2 Indiens økonomi har tydeligvis haft gavn af de markedsorienterede politikker, man har fulgt siden 1990'erne, og som er blevet styrket under den nuværende regering. Indien har udviklet sig til verdens centrale outsourcing-land for mange fremstillingsindustrier og tjenesteudbydere, og den indiske industri er ved at være konkurrencedygtig på internationalt plan.

EU og Indien har allerede et nært forhold, som bygger på fælles værdier og mål. EU er Indiens største handelspartner, idet ca. en fjerdedel af Indiens samlede handel foregår med EU, som også er den vigtigste kilde til udenlandske direkte investeringer (FDI).

- 1.3 Efterspørgslen efter lufttransport i Indien er stærkt stigende, både for forretningsrejser, international turisme (herunder både fra udenlandske turister og forskellige etniske indiske grupper bosat i udlandet) og indenlandske rejser.

Det indiske marked for lufttrafik er et af de hurtigst voksende markeder i verden. Det er blevet oplyst, at lufttrafikken i Indien steg med 25% i 2004. Denne hurtige stigning i trafikken har medført alvorlige flaskehalsproblemer i lufttrafikinfrastrukturen, og det gælder både lufthavnskapacitet og antallet af fly, der er til rådighed.

- 1.4 Det anses for nødvendigt at åbne markedet og forsøge at tiltrække privat og udenlandsk kapital til det indiske luftfartsmarked, så det bliver muligt at videreudvikle og modernisere luftfartssektoren, så den kan imødekomme den stigende efterspørgsel og opfylde forbrugernes forventninger. Før var den indiske luftfartssektor kendetegnet ved at være restriktiv med begrænset adgang og streng statslig kontrol, men Indien har i de senere år taget afgørende skridt hen imod et mere åbent og konkurrencepræget luftfartsmarked.

På grund af de ekstraordinære vækstrater og den gradvise markedsåbning frembyder Indien nye forretningsmuligheder og et stort vækstpotentiale for europæiske luftfartsselskaber, flyfabrikanter og tjenesteleverandører.

- 1.5 Som følge af EF-domstolens afgørelser af 5. november 2002 i de såkaldte "open skies"-sager kan de 22 bilaterale aftaler, som består mellem medlemsstater og Indien, ikke længere opretholdes og må ændres. Kommissionen har fået et "horisontalt"

mandat til at forhandle med tredjelande om de nødvendige ændringer af bilaterale aftaler.

Kommissionen mener dog, at det er hensigtsmæssigt nu at arbejde videre med en bredere vifte af muligheder mellem Indien og Fællesskabet på lufttrafikområdet. Det skyldes: i) det indiske luftfartsmarkeds tiltagende betydning, ii) de vanskeligheder, som de enkelte medlemsstater har med at bringe bilaterale aftaler i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen, selv i forhandlinger, hvor de indiske myndigheder har krævet og fået væsentlig flere trafikrettigheder, og iii) de samlede retlige og økonomiske fordele ved at erstatte en opsplittet europæisk tilgang til relationerne med Indien med en samlet, samordnet og liberal tilgang.

Det er grunden til, at Indien i Kommissionens meddelelse "*En dagsorden for EU's luftfartspolitik over for tredjelande*"¹ blev nævnt som en vigtig kandidat til en samlet EU-aftale. Også Sættelsen af Europæiske Luftfartsselskaber (AEA) har peget på Indien som et ekstra vigtigt marked, hvor der ville være god grund til at indgå en samlet fællesskabsaftale².

Rådet har i sine konklusioner om eksterne luftfartsrelationer udtrykkeligt nævnt Indien som en potentiel kandidat i forbindelse med fremtidige anmodninger om samlede forhandlingsdirektiver³.

- 1.6 I svaret fra august 2004 på Europa-Kommissionens meddelelse med titlen "Et strategisk partnerskab mellem EU og Indien"⁴, gav Indien udtryk for, at man var rede til at overveje en samlet lufttrafikaftale med EU.

Med denne meddelelse anbefaler Kommissionen derfor, at Rådet bemyndiger Kommissionen til på Det Europæiske Fællesskabs vegne at forhandle en samlet aftale om et åbent lufttrafikrum med Indien, som kombinerer markedsåbning med en parallel proces for lovsamarbejde og/eller –tilnærmelse, navnlig inden for vigtige områder som luftfartssikkerhed, miljøbeskyttelse, forskning og teknologi samt anvendelse af konkurrenceregler, så der skabes ensartede betingelser, som giver retfærdige og lige konkurrencevilkår.

I første halvdel af 2005 har der været positive sonderende kontakter mellem det indiske luftfartsministerium og Europa-Kommissionen, som kan tjene som et godt udgangspunkt for at indlede formelle forhandlinger med Indien.

2. STADIG VIGTIGERE POLITISKE OG ØKONOMISKE RELATIONER MELLEM EU OG INDIEN

- 2.1 I de senere år har den indiske økonomi klaret sig imponerende godt med økonomiske vækstrater på gennemsnitlig 6% i 1990'erne. I 2003 nåede væksten i Indiens BNP op på 8,6%.

¹ KOM(2005) 79 endelig af 11.3.2005.

² "Future developments in international air transport to and from the EU: An AEA perspective", oktober 2004

³ Rådets konklusioner af 27. juni 2005 om en dagsorden for EU's luftfartspolitik over for tredjelande.

⁴ KOM(2004) 430 endelig af 16.6.2004.

EU er Indiens største handelspartner, idet ca. en fjerdedel af Indiens samlede handel foregår med EU, som også er den vigtigste kilde til udenlandske direkte investeringer.

Handelen mellem EU og Indien voksede med 34% alene i perioden 2003 til 2004. Indien er dog kun på en 12. plads på listen over EU's vigtigste handelspartnere, efter lande som Taiwan og Korea. EU's handel med Kina var i 2004 f.eks. 5 gange større end handelen med Indien, og EU's udenlandske direkte investeringer i Kina var 10 gange større end investeringerne i Indien.

Disse tal belægger omfanget af det stadig uudnyttede potentiale, der findes for økonomisk vækst, handel og investeringer i Indien.

- 2.2 Med sine ca. 1,1 mia. indbyggere, imponerende økonomiske vækstrater og enorme potentiale får Indien en stadig større politisk status i verden. Intensiteten i relationerne mellem EU og Indien er tiltaget i de senere år, og der er afholdt topmøder mellem EU og Indien hvert år siden 2000.

I Kommissionens meddelelse af juni 2004 om "Et strategisk partnerskab mellem EU og Indien" foreslog Kommissionen at styrke den politiske og strategiske dimension af relationerne mellem EU og Indien yderligere. Kommissionen foreslog en række strategiske sektordialoger, som sigter mod at styrke det økonomiske partnerskab mellem EU og Indien, og det omfattede bl.a. et forslag om at udbygge samarbejdet på lufttrafikområdet ved at igangsætte en dialog om civil luftfart og forhandlinger om en lufttrafikaftale mellem EU og Indien.

Indien svarede den 27. august 2004 positivt på Kommissionens meddelelse. Indien fremhævede sine anstrengelser for at tiltrække udenlandske direkte investeringer i den indiske luftfartssektor og for at gøre lufthavnsinfrastrukturen mere effektiv. Indien erklærede sig også rede til at overveje en samlet lufttrafikaftale med EU, som også skulle omfatte områderne markedsadgang, lovgivning og lufttrafikstyring.

- 2.3 Ved det 5. topmøde mellem EU og Indien, som blev afholdt i Haag i november 2004, blev Indien og EU enige om i fællesskab at udarbejde en omfattende handlingsplan til gennemførelse af det strategiske partnerskab mellem EU og Indien. Denne handlingsplan er under udarbejdelse.

3. INDIENS TILTAGENDE BETYDNING INDEN FOR INTERNATIONAL LUFTFART – MARKEDSPROFIL

Indien – et luftfartsmarked i hurtig vækst og ombrydning

- 3.1 Efter et årti med mere beskedne vækstrater på gennemsnitlig 5% årligt er væksten på det indenlandske indiske luftfartsmarked eksploderet som følge af den høje vækst i BNP, generelt højere indkomster, en voksende mellemklasse i byerne, som har et stort potentiale i forbindelse med turistrejser, og fremkomsten af nye markedsaktører, herunder lavprislejerselskaber, samt faldende billetpriser. I det senere år har det indiske trafikmarked været blandt de hurtigst voksende i verden. Det er blevet oplyst, at lufttrafikken i Indien steg med 25% i 2004.

Siden 1990 er antallet af sæder på non-stop-flyvninger mellem EU og Indien steget fra 2,6 til 4,4 mio. i 2004 (+70%)⁵. Som følge af de nyligt aftalte øgede trafikrettigheder, forventes antallet af flyafgange og sæder at vokse endnu hurtigere i de kommende få år, efterhånden som de nye trafikrettigheder implementeres på markedet.

- 3.2 Inden for de seneste få år er der åbnet et betydeligt antal nye ruter til destinationer som Bangalore, Hyderabad, Amritsar, Chennai og Cochin.

Syv EU-luftfartsselskaber har i øjeblikket faste passagerruter til Indien, medens der er to indiske selskaber (Air India og senest Jet Airways), som flyver til Europa. Herudover er der to amerikanske selskaber, som flyver passagerer via Europa til Indien og tilbage. Der er nu i alt 17 bypar-ruter fra byer i Europa til byer i Indien. Den største andel af non-stop-ruteflyvninger mellem EU og Indien står Tyskland for med 32% af den samlede trafik, fulgt af Det Forenede Kongerige (31%), Frankrig (18%) og Nederlandene (9%).

Ud af det samlede antal (130) ugentlige afgange mellem EU og Indien i vinteren 2004/2005 stod Lufthansa og Air India hver for 22%, medens British Airways havde en andel på 15%.

Fremtiden

- 3.3 De fremtidige vækstrater i den indiske passagerlufttrafik forventes fortsat at være imponerende i de kommende år. Den Internationale Luftfartssammenslutning (IATA) forudsiger en gennemsnitlig årlig vækst på 7,8% i den internationale passagertrafik til Indien i perioden 2004-2008. IATA forudsiger, at det indiske fragtmarked vil vokse endnu hurtigere med en gennemsnitlig årlig vækst på 8,4% frem til 2008.

Centre for Asia Pacific Aviation forudsiger, at den samlede lufttrafik i Indien vil stige med fem millioner passagerer om året over de næste ti år, og at Indiens indenlandske marked og det internationale marked i kalenderåret 2004 vil stige med op til 30% til ca. 20 mio. passagerer hver.

Indiens samlede passagertrafik forventes at stige fra ca. 44 mio. passagerer i 2004 til 58 mio. passagerer i 2014⁶. Airbus forudsiger i sin Global Market Forecast for 2004-2023 en gennemsnitlig årlig vækstrate på 6,5% for markedet Vesteuropa/indiske subkontinent i de kommende to årtier.

Vigtigste drivkræfter på markedet

- 3.4 Traditionelt har den indiske regering ikke haft den store interesse i eller prioriteret turismepolitik.

En af de vigtigste drivkræfter i den senere tids internationale lufttrafik til og fra Indien har dog netop været turisme. Kampagnen "Incredible India", som blev lanceret af turistministeriet i 2002 er lykkedes over al forventning. I 2004 ankom 3,4 mio. udenlandske gæster til Indien, 23,5% flere end i 2003. Antallet af turister

⁵ Kilde: OAG-ruteplaner.

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

forventes at stige med 30% i 2005, og turistministeriet har sat et mål på 40 mio. udenlandske turister på besøg i Indien frem til 2020.

Også turistrejser fra Indien er i kraftig stigning og steg med ca. 30% i 2003 til ca. 4,5 mio. rejsende.

- 3.5 En anden forventet vigtig drivkraft for den fremtidige efterspørgsel efter lufttransport i Indien er billetpriserne. I faktiske tal er prisen for internationale destinationer faldet gradvis i de to seneste årtier. Dette prisfald ser dog ikke ud til at være slået helt igennem i Indien, da begrænset kapacitet har fået billetpriserne for afgang til og fra Indien til at stige set i forhold til lignende konkurrerende destinationer i regionen. I øjeblikket angives forskellen mellem de indiske billetpriser og konkurrerende destinationer til at være betydelig. Det forlyder f.eks. at en flybillet til Indien fra Det Forenede Kongerige eller USA normalt er ca. 40% dyrere end en flybillet til konkurrerende destinationer som Thailand eller Indonesien.

I denne sammenhæng er det værd at bemærke, at eksperter i branchen forventer, at priserne som følge af "open skies"-aftalen fra begyndelsen af 2005 mellem USA og Indien vil falde væsentligt. En ekspert forventer et prisfald på 20-30%, medens en anden forventer, at det nuværende prisniveau på 1000 - 1500 USD vil falde til ca. 700 USD i de næste 12-18 måneder på grund af det større udbud og konkurrence.

Hvis indiske private selskaber får lov til at beflyve internationale ruter vil det øge konkurrencen for de etablerede selskaber. Fremkomsten af nye selskaber og lavprisflyselskaber på det indenlandske indiske marked forventes at få samme resultat inden for Indiens egne grænser.

4. DE VIGTIGSTE TENDENSER I INDIENS LUFTFARTSPOLITIK

Generelt

- 4.1 Indiens luftfartssektor er inde i en rivende udvikling i disse år. I 1990 iværksatte den indiske regering et program med henblik på økonomisk liberalisering af lufttrafiktjenester, som bl.a. førte til i) indførelse af en "open skies"-politik på fragtområdet for internationale flyvninger, ii) tilladelse til, at ikke-statsejede luftfartsselskaber kunne få adgang til det indiske marked, og iii) gradvis liberalisering af bilaterale lufttrafikaftaler med tredjelande
- 4.2 Den indiske regering bliver stadig mere bevidst om, at luftfartssektoren kan fungere som en katalysator for den generelle økonomiske udvikling og nedsatte derfor i 2003 et udvalg, ledet af den tidligere kabinetssekretær Naresh Chandra, til at udarbejde en køreplan, der skal danne grundlaget for en ny national strategi på luftfartsområdet. Det lader til at den nuværende regering fortsætter med at anvende udvalgets vigtigste anbefalinger vedrørende udviklingen af et mere åbent og konkurrencepræget luftfartsmarked i Indien.

I rapporten fra Naresh Chandra-udvalget konstateres, at der er behov for en integreret tilgang til luftfartspolitikken, som bygger på følgende fire støttepiller:

- indførelse af ens vilkår for alle aktører

- øget privat deltagelse i markedet og konkurrence ved at lette markedsadgangen
- overholdelse af strenge sikkerhedskrav og effektivt myndighedstilsyn med luftfartsmarkedet
- gennemskuelige institutionelle mekanismer som sørger for samfundsmæssigt ønskelige, men økonomisk urentable tjenester.

4.3 Udvalgets undersøgelse førte frem til en række generelle konklusioner, bl.a.:

- En umiddelbar prioritet er at finde en mere liberal fiskal ordning, som bl.a. skulle omfatte en nedsættelse af brændstofbeskatningen. Regeringen har endnu ikke fulgt udvalgets henstilling i denne forbindelse.
- Udvalget mente, at lufthavnsafgifterne er for høje, og at de bør sættes ned samt at forsyningen af flybrændstof bør liberaliseres, så der kommer flere leverandører i lufthavnene.
- Udvalgets anbefaling om at ophæve rutefordelingsreglerne ser ud til at være omsat af regeringen i juni 2004, hvor det gamle system med et tvunget "rutemix" for alle operatører med en blanding af ruter mellem større byer og "tynde" marginale ruter, blev ændret til et nyt system med en afgift for alle private operatører, hvorefter midlerne så bruges til at finansiere uøkonomiske ruter (public service-ruter).
- Det ser ligeledes ud til at et forslag om at tillade op til 49% udenlandsk egenkapital i luftfartsselskaber (udenlandske luftfartsselskaber må dog ikke have 49% af egenkapitalen i et indisk selskab) er omsat i praksis.

Markedsåbning og nye aktører

4.4 I slutningen af 2004 besluttede den indiske regering at tillade privatejede luftfartsselskaber, som opfylder visse kriterier (dvs. en flåde på mindst 20 fly og mere end 5 års flyveerfaring), at beflyve internationale ruter. To selskaber (Jet Airways og Air Sahara) opfylder allerede disse krav og har for nylig fået tilladelse til at flyve til internationale destinationer af de indiske myndigheder.

Antallet af luftfartsselskaber, som udbyder tjenester på det indenlandske marked er i kraftig stigning. Der er i øjeblikket syv registrerede luftfartsselskaber i Indien: (1) det statsejede Air India, (2) Indian Airlines, (3) Alliance Air (Indian Airlines' datterselskab), (4) Air Sahara, (5) Jet Airways (privatejet), (6) Air Deccan (privatejet lavprisselskab) og (7) Blue Dart Cargo (specialiseret i fragt).

Alene i 2005 forventes fem selskaber at komme ind på det indiske marked (SpiceJet, Kingfisher Airlines, Air India Express, Indus Airways og Go Air).

4.5 Den indiske regering fortsætter også liberaliseringen af bilaterale lufttrafikaftaler. I december 2004 besluttede de indiske myndigheder at ophøre med at søge kompensation for uligheder i udnyttelsen af trafikrettigheder jf. obligatoriske kommercielle aftaler mellem udpegede selskaber. Ingen nye lufttrafikaftaler vil

omfatte sådanne obligatoriske kommercielle aftaler, og eksisterende obligatoriske kompensationsaftaler udfases over en periode på højst fem år.

- 4.6 Et væsentligt resultat af regeringens stadig mere liberale luftfartspolitik var underskrivelsen af en bilateral "open skies"-aftale mellem Indien og USA i april 2005. Aftalen afskaffer alle begrænsninger for kapacitet og indfører fri prissætning. Udpegningsbestemmelserne afskaffer også alle kvantitative begrænsninger for markedsadgang, men bibeholder dog de traditionelle bestemmelser og begrænsninger i forbindelse med ejerskab og tilsyn. Foruden fuldstændig deregulering af kapacitet og adgang i markeder med tredje, fjerde og femte frihedsrettigheder, omfatter den nye aftale også ubegrænsede syvende frihedsrettigheder for flyvninger udelukkende med fragt. Den nye aftale ventes også at lette udviklingen af nye tjenestemønstre, som ville muliggøre non-stop-tjenester via Nordpolen mellem USA og Indien, som hidtil ikke findes. Dette afhænger af, om man kan få rettigheder til at flyve gennem russisk luftrum.

Indien er også gået med til væsentligt øgede trafikrettigheder i forbindelse med nylige bilaterale aftaler med en række andre lande, herunder navnlig Det Forenede Kongerige og Kina.

Infrastrukturflaskehalse

- 4.7 Med de seneste ekstremt høje vækstrater i efterspørgslen efter lufttrafik i Indien er der ved at opstå alvorlige flaskehalse i den indiske luftfartsinfrastruktur, navnlig med hensyn til antallet af lufthavne og fly, der er til rådighed. De nuværende lufthavnskapaciteter og -tjenester er utilstrækkelige, med manglende kapacitet hvad angår baner, parkeringspladser og terminaler.

Den indiske regering forsøger at tiltrække privat kapital til at indgå i nye partnerskaber. Der bygges nye "græsmark"-lufthavne i Bangalore og Hyderabad. Regeringen er ved at udvælge strategiske partnere til at blive andelshavere i lufthavnene i Mumbai og New Delhi. I marts 2005 indbød regeringen ni forhåndsgodkendte tilbudsgivere til at afgive bud. En række veletablerede europæiske lufthavnsoperatører er blandt de forhåndsgodkendte konsortier.

Den planlagte delvise privatisering af Air India og Indian Airlines er endnu ikke lykkedes, og det har forsinket moderniseringen og udvidelsen af deres flåder på et kommercielt grundlag ved hjælp af privat kapital. Regeringen ser derfor ud til at have besluttet at styrke disse selskaber og afgive statslige garantier for flyindkøb.

Hvis den voksende efterspørgsel efter lufttrafiktjenester i Indien skal imødekommes, er der brug for omfattende investeringer i lufttrafikinfrastruktur, bl.a. i lufthavne, fly, lufttrafikstyringsteknologi og dertil knyttede faciliteter. Det indiske luftfartsministerium regner f.eks. med, at der i de næste få år skal investeres næsten 8 mia. EUR i Indiens lufthavne.

I december 2004 forlød det, at 10 helt nye lufthavne var under planlægning, samtidig med at 15 andre skulle moderniseres (ud over moderniseringen af de fire vigtigste lufthavne i Delhi, Mumbai, Calcutta og Chennai).

Tilbageværende problemer ved moderniseringen af Indiens luftfartsmarked

- 4.8 Den indiske regering synes besluttet på at gennemføre en kohærent og markedsdrevet luftfartspolitik på grundlag af fri konkurrence og ens vilkår for alle. Det er meget lovende. Regeringens politik kritiseres dog fortsat i selve Indien, idet i) der mangler tilstrækkelig transparens på det politiske niveau, ii) det går for langsomt med at træffe beslutninger og omsætte dem, iii) der mangler en effektiv konkurrencelovgivning, iv) der mangler på et miljø, som fremmer private investeringer, og v) der er begrænsninger for udenlandske direkte investeringer.

Disse problemer behandles eventuelt i en kommende hvidbog fra regeringen, som forventes offentliggjort om kort tid.

Teknisk samarbejde

- 4.9 Den hurtige stigning i efterspørgslen efter lufttrafik medfører også betydelige teknologiske udfordringer for så vidt angår luftfartssikkerhed og lufttrafikstyring. I denne forbindelse anser den indiske regering "EU-India Civil Aviation Co-operation Project", som samfinansieres af EU, som et meget værdifuldt projekt. Projektet blev påbegyndt i 2001 og forventes i øjeblikket at løbe frem til slutningen af 2006 og Fællesskabets støtte beløber sig samlet til 18 mio. EUR. Både de indiske myndigheder og den indiske og europæiske industri har udtrykt stor interesse i en langsigtet fortsættelse af dette projekt eller lignende samarbejdsstrukturer.

5. KONKLUSIONER: BETYDELIG MERVÆRDI VED EN FREMTIDIG EU-LUFTTRAFIKAFTALE MED INDIEN

- 5.1 EU's og Indiens relationer inden for den civile luftfart har siden 1940'erne bygget på bilaterale lufttrafikaftaler mellem de enkelte medlemsstater og Indien med ringe, om nogen, samordning på fællesskabsniveau. 22 ud af de 25 EU-medlemsstater har bilaterale lufttrafikaftaler med Indien (alle med undtagelse af de baltiske lande). De fleste af disse bilaterale aftaler bygger på, at medlemsstaten udpeger én eller to (sometider flere) nationale selskaber, som får ret til at beflyve ruter til Indien. Herudover er der også begrænsninger på de trafikrettigheder, som aftalerne omfatter, hvad der yderligere begrænser mulighederne for konkurrence.

Efter EF-Domstolens afgørelser af 5. november 2002 skal de nuværende bilaterale lufttrafikaftaler, som bygger på udpegelse af et nationalt selskab, hurtigst muligt ændres for at genetablere retssikkerheden ved at indsætte en fællesskabsbestemmelse, som giver mulighed for at udpege et hvilket som helst luftfartsselskab, der er etableret i en medlemsstat.

- 5.2 De senere måneders bilaterale forhandlinger mellem medlemsstater og Indien har ikke medført den nødvendige tilpasning af de nuværende aftaler til Fællesskabets lovgivning. Som følge heraf kan bilaterale aftaler med Indien fortsat indbringes for domstolene.
- 5.3 Kommissionen har dog ved hjælp af sit horisontale mandat i løbet af 2005 kunnet bringe mere end 250 bilaterale aftaler i overensstemmelse med Fællesskabets lovgivning. Selv om Indien i de seneste bilaterale forhandlinger med medlemsstaterne ikke umiddelbart kunne acceptere en fællesskabsudpegelse, har Indien givet tilsagn om at drøfte spørgsmålet med Europa-Kommissionen i

forbindelse med en eventuel forhandling af en fremtidig horisontal aftale. Der er gennemført sonderende drøftelser med Indien i de senere måneder om dette emne, og der er sket fremskridt.

Fordele og merværdi ved en EU-aftale

- 5.4 EU's indre luftfartsmarked har efterhånden en kraftig fællesskabsdimension, og det ville være logisk også at efterstræbe en fællesskabsdimension i EU's eksterne relationer. De erfaringer, som EU har gjort i denne forbindelse, kan desuden være til gavn for mange tredjelande.
- 5.5 En aftale om et åbent lufttrafikrum mellem EU og Indien ville indebære betydelige økonomiske fordele. En nylig undersøgelse, som blev igangsat af Europa-Kommissionen, omfatter en vejledende vurdering af de potentielle langsigtede økonomiske fordele for begge parter ved et fuldstændig liberaliseret lufttrafikmarked mellem EU og Indien, som beløber sig til omkring 200 mio. EUR årligt. Det er vigtigt, at forhandlinger om en eventuel samlet aftale gennemføres således, at resultaterne er til gensidig fordel for parterne.

Gradvis markedsåbning ledsaget af indbyrdes tilnærmelse af lovgivningen

- 5.6 Det vil selvfølgelig være af yderste vigtighed at sikre, at åbningen og integrationen af markederne foregår på en velafvejede måde, som både tager højde for andre vigtige politiske mål og afbøder eventuelle negative virkninger.

Det må derfor sikres at markedsåbningen ledsages af en parallel proces for lovsamarbejde og/eller gradvis indbyrdes tilnærmelse af lovgivningen, navnlig inden for områder som luftfartssikkerhed, miljøbeskyttelse og anvendelse af konkurrenceregler, så der skabes ensartede betingelser og retfærdig konkurrence med lige muligheder.

Vejen frem

- 5.7 Som det fremgår af denne meddelelse er Indien i gang med grundlæggende at ændre sin luftfartssektor ved hjælp af en gradvis reform og åbning af markedet.

Der er stadig behov for en betydelig indsats, hvis den indiske luftfartssektor skal kunne imødekomme den kraftigt stigende efterspørgsel og opfylde brugernes forventninger. Et tættere samarbejde mellem EU og Indien vil være til gensidig fordel, give både Indien og EU væsentlige nye muligheder og vil kunne bidrage til en effektiv og sikker luftfartssektor.

Der bør derfor gøres en indsats for at gøre lufttrafik til et nøgleområde med et tættere samarbejde mellem EU og Indien, som kan bidrage til det strategiske partnerskab mellem de to parter. Kommissionen mener derfor, at det er vigtigt at tilbyde Indien et mere omfattende og styrket samarbejde på luftfartsområdet.

I denne forbindelse er det første skridt at drøfte og løse de retlige problemer i forbindelse med de nuværende bilaterale aftaler mellem Indien og medlemsstaterne.

- 5.8 En aftale med Indien skal dog omfatte mere end en ordning for bestemmelser om EF-udpegelse. Den bør gå videre og etablere ambitiøse rammer, som integrerer mere

omfattende luftfartsaspekter som lovgivningssamarbejde på områderne luftfartssikkerhed, lufttrafikstyring, teknologi og forskning samt spørgsmål om "at gøre forretninger" og industrielt samarbejde. For så vidt angår miljøspørgsmål, skal aftalen være i overensstemmelse med EU's engagement vedrørende bæredygtig udvikling. Ud over de økonomiske fordele, der er omtalt i det foregående, har den forventede vækst i antallet af flyvninger også uønskede bivirkninger, navnlig i form af dårlig luftkvalitet og øget støjniveau omkring lufthavne samt deres bidrag til globale klimaændringer. Det er vigtigt, at aftalen ikke begrænser Fællesskabets muligheder for at anvende lovgivning eller økonomiske instrumenter til at afbøde disse negative virkninger.

Man bør sætte sig ambitiøse mål, men det kan tage tid at nå frem til et fuldstændig åbent lufttrafikrum med Indien, og det er mest hensigtsmæssigt at udviklingen foregår i etaper, så der bliver en gnidningsløs overgang og markedsintegration med trinvis indførelse af nye regler.

- 5.9 Kommissionens forslag til et mandat er beskrevet i en separat henstilling til Rådet og omfatter også et forslag til forhandlingsdirektiver.

På denne baggrund foreslår Kommissionen, at der indledes forhandlinger med Republikken Indien om indgåelse af en samlet aftale om et åbent lufttrafikrum, og opfordrer Rådet til at bemyndige Kommissionen til på Det Europæiske Fællesskabs vegne at indlede disse forhandlinger.

Kommissionen vil arbejde tæt sammen med medlemsstaterne og alle relevante interessenter om videreudvikling og realisering af de mål, der er opstillet i forhandlingsdirektiverne.