



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 5.9.2005
COM(2005) 409 definitief

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

**De ontwikkeling van een communautair burgerluchtvaartbeleid ten aanzien van de
Republiek India**

1. INLEIDING EN SAMENVATTING

- 1.1 De Republiek India, de grootste democratie ter wereld en het land met het tweede grootste bevolkingsaantal, maakt snelle veranderingen door en groeit stilaan uit tot een belangrijke economische macht in Azië. In de afgelopen decennia volgde India zijn eigen weg op economisch en politiek gebied, maar nu stelt het zich steeds meer open en gaat het een actieve rol spelen op het wereldtoneel.

India is een van de zes snelst groeiende economieën ter wereld. Het wordt gekenmerkt door een krachtige en snel groeiende consumentenmarkt en door een snelle toename van de middenklasse, die nu al meer dan 250 miljoen mensen telt. Alle economische voorspellingen geven aan dat het Indische BBP fors zal blijven groeien. In de jaren 90 groeide de Indische economie met gemiddeld 6% per jaar en tegenwoordig zelfs met een indrukwekkende 8% en meer. Naar verwachting zal dit ook in de komende jaren het geval zijn.

- 1.2 Het marktgeoriënteerde beleid dat sinds de jaren 90 wordt gevoerd en dat onder de huidige regering nog is versterkt, is duidelijk bevorderlijk geweest voor de Indische economie. India ontwikkelt zich tot een belangrijk wereldcentrum voor het uitbesteden van industriële en dienstverlenende activiteiten en de Indische bedrijfstakken worden concurrerend op internationaal niveau.

De EU en India onderhouden nauwe relaties, gebaseerd op gemeenschappelijke waarden en doelstellingen. De EU vertegenwoordigt bijna een vierde van de totale handel met India. Het is dan ook de grootste handelspartner van India en de belangrijkste bron van directe buitenlandse investeringen.

- 1.3 De vraag naar luchtvervoer in India neemt snel toe, zowel voor zakenreizen als voor internationaal toerisme (buitenlandse toeristen en Indische etnische gemeenschappen die in het buitenland wonen) en binnenlandse reizen.

De Indische markt voor luchtvervoer behoort tot de snelst groeiende ter wereld. Volgens verslagen is het luchtvervoer in India in 2004 met ongeveer 25% toegenomen. Deze snelle ontwikkeling van het luchtverkeer heeft geleid tot ernstige knelpunten in de luchtvervoersinfrastructuur, zowel wat de capaciteit van de luchthavens als wat de beschikbare vliegtuigen betreft.

- 1.4 De openstelling van de markt en pogingen om privaat en buitenlands kapitaal naar de Indische luchtvaartmarkt te trekken, worden beschouwd als een onderdeel van de maatregelen die nodig zijn om de Indische luchtvaartsector te ontwikkelen en te moderniseren en aldus aan de stijgende vraag en verwachtingen van de consumenten te voldoen. De Indische luchtvaartsector werd lange tijd gekenmerkt door een restrictieve benadering, met beperkte markttoegang en sterke overheidscontrole, maar in de voorbije jaren heeft India ontegenzeggelijk stappen genomen naar een meer open en concurrerende luchtvaartmarkt.

Door zijn buitengewoon groeitempo en geleidelijke openstelling van de markt biedt India nieuwe zakelijke mogelijkheden en vertoont het een groot groeipotentieel voor Europese luchtvaartmaatschappijen, vliegtuigfabrikanten en dienstverleners.

- 1.5 Ingevolge de "open skies"-arresten van het Europese Hof van Justitie van 5 november 2002, kunnen de 22 bilaterale overeenkomsten tussen lidstaten en India niet worden voortgezet en moeten ze worden gewijzigd. De Commissie heeft een "horizontaal" mandaat gekregen om met derde landen te onderhandelen over de wijziging van de bilaterale overeenkomsten.

Gezien (i) het groeiende belang van de Indische luchtvaartmarkt, (ii) de moeilijkheden die individuele lidstaten hebben ondervonden om de bilaterale overeenkomsten in overeenstemming te brengen met het Gemeenschapsrecht, zelfs als de Indische autoriteiten tijdens de onderhandelingen aanzienlijke aanvullende verkeersrechten vroegen en kregen, en (iii) de algemene juridische en economische baten die het gevolg zijn van de vervanging van de versnipperde Europese benadering van de relaties met India door een uitgebreide, gecoördineerde en liberale benadering, is de Commissie van mening dat op het vlak van het luchtvervoer tussen India en de Gemeenschap een ruimer gamma aan mogelijkheden moet worden ontwikkeld.

Daarom is India in de Mededeling van de Commissie "*Ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap*"¹ geïdentificeerd als een van de landen waarmee de Gemeenschap een communautaire overeenkomst zal trachten te sluiten. Ook de Vereniging van Europese luchtvaartmaatschappijen (Association of European Airlines, AEA) beschouwt India als een bijzonder belangrijke markt, waarmee het gerechtvaardigd zou zijn een uitgebreide communautaire overeenkomst te sluiten².

In zijn conclusies over externe luchtvaartrelaties heeft de Raad expliciet vermeld dat India een potentiële kandidaat is wanneer in de toekomst om uitgebreide onderhandelingsmandaten wordt verzocht³.

- 1.6 Naar aanleiding van de Mededeling van de Europese Commissie "Een strategisch partnerschap tussen de EU en India"⁴, heeft India in augustus 2004 aangegeven bereid te zijn een uitgebreide luchtvervoersovereenkomst met de EU in overweging te nemen.

In deze mededeling beveelt de Commissie de Raad aan haar toestemming te verlenen om namens de Europese Gemeenschap onderhandelingen te voeren over een uitgebreide overeenkomst voor een open luchtvaartruimte met India, waarbij ernaar gestreefd wordt markten te openen en samenwerking en/of harmonisering inzake regelgeving tot stand te brengen, met name op prioritaire gebieden als luchtvaartveiligheid, beveiliging, milieubescherming, onderzoek en technologie en toepassing van de mededingingsregels die gelijke en eerlijke kansen voor alle marktdeelnemers garanderen.

¹ COM(2005) 79 def. van 11.3.2005.

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

³ Conclusies van de Raad van 27 juni 2005 betreffende de ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap.

⁴ COM(2004) 430 def. van 16.6.2004.

In de eerste helft van 2005 hebben positieve verkennende contacten plaatsgevonden tussen het Indische ministerie van burgerluchtvaart en de diensten van de Europese Commissie; deze contacten kunnen een goede basis vormen om formele onderhandelingen met India te beginnen.

2. HET GROEIENDE BELANG VAN DE POLITIEKE EN ECONOMISCHE RELATIES TUSSEN DE EU EN INDIA

2.1 De Indische economie heeft in de afgelopen jaren bijzonder goed gepresteerd, met een gemiddelde economische groei van 6% in de jaren 90. In 2003 bedroeg de groei van het BBP in India 8,6%.

De EU vertegenwoordigt bijna een vierde van de totale handel met India. Het is dan ook de grootste handelspartner van India en de belangrijkste bron van directe buitenlandse investeringen.

Alleen al tussen 2003 en 2004 is de handel tussen de EU en India met 34% gegroeid. Niettemin is India pas de 12^{de} grootste handelspartner van de EU, achter landen als Taiwan en Korea. In 2004 was de handel van de EU met China bijvoorbeeld vijf keer groter dan de handel met India. Ook de directe buitenlandse investeringen van de EU in China waren meer dan 10 keer hoger dan de directe buitenlandse investeringen in India.

Uit deze cijfers blijkt duidelijk dat er nog een groot onaangesproken potentieel voor economische groei, handel en investeringen in India bestaat.

2.2 Met zijn bijna 1,1 miljard inwoners, indrukwekkende economische groeicijfers en immens potentieel, wordt de politieke status van India in de wereld steeds belangrijker. De afgelopen jaren zijn de relaties tussen de EU en India intenser geworden; sinds 2000 wordt jaarlijks een EU-India topontmoeting gehouden.

In haar Mededeling van juni 2004 "Een strategisch partnerschap tussen de EU en India" heeft de Commissie voorgesteld de politieke en strategische dimensie van de relaties tussen de EU en India verder te versterken. De Commissie heeft voorgesteld in een aantal sectoren strategische dialogen te houden om het economische partnerschap tussen de EU en India te versterken. Zo heeft zij onder meer voorgesteld de samenwerking op het vlak van luchtvervoer te verbeteren via een dialoog over burgerluchtvaart en onderhandelingen over een overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de EU en India.

Op 27 augustus 2004 heeft India een positief antwoord gegeven op de mededeling van de Commissie. India benadrukte de inspanningen die het levert om buitenlandse directe investeringen voor de Indische luchtvaartsector aan te trekken en om de doeltreffendheid van de luchthaveninfrastructuur te verbeteren. India toonde zich ook bereid om een uitgebreide overeenkomst inzake luchtvervoer met de EU in overweging te nemen, waarin onder meer de markttoegang, regelgeving en luchtverkeersleiding aan bod komen.

2.3 Tijdens de vijfde topontmoeting tussen India en de EU, die in november 2004 in Den Haag plaatsvond, zijn India en de EU overeengekomen om samen een uitgebreid EU-

India-actieplan op te stellen voor de toepassing van het strategische partnerschap. Dit actieplan wordt momenteel voorbereid.

3. HET TOENEMENDE BELANG VAN INDIA IN DE INTERNATIONALE LUCHTVAART – EEN MARKTPROFIEL

India – een snel groeiende en veranderende luchtvaartmarkt

- 3.1 Na een decennium met eerder matige groeicijfers van gemiddeld 5% per jaar, beleeft de binnenlandse luchtvaartmarkt in India nu een sterke stijging ten gevolge van de snelle groei van het BBP, de algemene stijging van de inkomens, de groei van de stedelijke middenklasse, die een belangrijke potentiële doelgroep voor toeristische reizen vormt, het ontstaan van nieuwe marktdeelnemers, waaronder lagekostenmaatschappijen, en de daling van de tarieven. In de afgelopen jaren behoorde de Indische markt voor luchtvervoer tot de snelst groeiende ter wereld. Volgens verslagen is het luchtvervoer in India in 2004 met ongeveer 25% toegenomen.

Het aantal beschikbare plaatsen op geregelde non-stopvluchten tussen de EU en India is gestegen van 2,6 miljoen in 1990 tot 4,4 miljoen in 2004 (+70%).⁵ Ingevolge de recentelijk overeengekomen toename van de verkeersrechten zullen de frequenties en beschikbare plaatsen naar alle verwachting in de komende jaren, wanneer deze nieuwe verkeersrechten op de markt worden toegepast, nog sneller toenemen.

- 3.2 In de afgelopen jaren is een aanzienlijk aantal nieuwe routes geopend naar bestemmingen als Bangalore, Hyderabad, Amritsar, Chennai en Cochin.

Momenteel bieden zeven EU-luchtvaartmaatschappijen geregelde vluchten naar India aan, terwijl twee Indische maatschappijen (Air India en, recentelijk, Jet Airways) naar Europa vliegen. Bovendien vliegen ook twee VS-maatschappijen via Europa naar India en terug. In totaal worden nu routes tussen 17 stedenparen in India en de EU geëxploiteerd. Duitsland neemt het grootste aandeel van geregelde non-stopvluchten tussen de EU en India voor zijn rekening, met 32% van het totale verkeer, gevolgd door het VK (31%), Frankrijk (18%) en Nederland (9%).

Lufthansa en Air India verzorgden elk 22% van de in totaal 130 wekelijkse frequenties die in de winter van 2004/2005 plaatsvonden tussen de EU en India, tegenover 15% voor British Airways.

Vooruitblik

- 3.3 Verwacht wordt dat ook in de komende jaren het Indische passagiersluchtverkeer tegen een indrukwekkend tempo zal blijven groeien. IATA, de internationale vereniging voor luchtvervoer, voorspelt dat het internationale passagiersluchtverkeer in India gemiddeld met 7,8% per jaar zal groeien in de periode 2004-2008 en dat de Indische markt voor goederenvervoer zo mogelijk nog sneller zal groeien, met gemiddeld 8,4% tot in 2008.

⁵ Bron: OAG-vluchtschema's.

Het centrum voor luchtvaartvoorspellingen in Azië en de regio van de Stille Zuidzee (Centre for Asia Pacific Aviation forecasts) voorspelt dat het totale luchtverkeer in India in de komende tien jaar met vijf miljoen passagiers per jaar zal toenemen en dat zowel de binnenlandse als de internationale markten van India in het kalenderjaar 2004 met 30% zullen groeien tot ongeveer 20 miljoen passagiers elk.

Het totale passagiersverkeer in India zal naar verwachting toenemen van ongeveer 44 miljoen passagiers in 2004 tot 58 miljoen in 2014⁶. In zijn algemene marktvoorspellingen 2004-2023 gaat Airbus uit van een gemiddelde jaarlijkse groei van 6,5% op de markt voor verbindingen tussen West-Europa en het Indische subcontinent.

Belangrijke groeifactoren voor de markt

- 3.4 In het verleden heeft de Indische regering weinig belangstelling getoond voor het toerismebeleid, dat geen prioriteit genoot.

Toerisme is echter een van de motoren achter de recente groei van het internationale luchtverkeer van en naar India. De campagne "Incredible India" die in 2002 door het ministerie van toerisme is gelanceerd, was bijzonder succesvol. In 2004 werd India bezocht door 3,4 miljoen buitenlanders, een stijging van 23,5% in vergelijking met 2003. Naar verwachting zal ook in 2005 het aantal bezoekers tot 30% stijgen; het ministerie van toerisme heeft zich tot doel gesteld tegen 2020 40 miljoen buitenlandse toeristen naar India te lokken.

Ook het toerisme vanuit India groeit snel: in 2003 is het met ongeveer 30% gestegen tot ongeveer 4,5 miljoen toeristen.

- 3.5 Verwacht wordt dat de vraag naar luchtvervoer in India in de toekomst ook sterk zal worden gestimuleerd door de tarieven. In reële cijfers zijn de internationale tarieven de afgelopen twee decennia gestaag gedaald. Met betrekking tot India blijken deze tariefdalingen echter minder uitgesproken te zijn omdat de beperkte capaciteit de tarieven naar en van India heeft doen stijgen in vergelijking met concurrerende bestemmingen in dezelfde regio. De kloof tussen de Indische tariefniveaus en die van concurrerende bestemmingen is op dit ogenblik dan ook aanzienlijk. Een vlucht van Groot-Brittannië of de Verenigde Staten naar India is zowat 40% duurder dan een vlucht naar een concurrerende bestemming zoals Thailand of Indonesië.

In deze context dient te worden opgemerkt dat luchtvaartanalisten ervan uitgaan dat de tarieven aanzienlijk zullen dalen ten gevolge van de "open skies"-overeenkomst die begin 2005 is gesloten tussen India en de VS. De ene bron verwacht een tariefdaling met 20 tot 30%, de andere verwacht dat de huidige tarieven van 1 000 tot 1 500 USD in de komende 12 tot 18 maanden zullen dalen tot ongeveer 700 USD ten gevolge van de grotere capaciteit en toegenomen concurrentie.

Door particuliere Indische maatschappijen toe te staan internationale routes te exploiteren, zullen de huidige maatschappijen een sterkere concurrentiedruk

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

ondervinden. Naar alle verwachting zal de opkomst van nieuwe maatschappijen en lagekostmaatschappijen hetzelfde effect hebben op de Indische binnenlandse markt.

4. BELANGRIJKE TENDENSEN IN HET INDISCHE BURGERLUCHTVAARTBELEID

Algemeen beleid

4.1 De Indische burgerluchtvaartsector heeft de voorbije jaren snelle veranderingen doorgemaakt. In 1990 heeft de Indische regering een programma voor de economische liberalisering van luchtvervoersdiensten opgestart, dat onder meer tot gevolg heeft gehad dat (i) een "open skies"-beleid voor internationale goederenvluchten is aangekondigd, (ii) luchtvaartmaatschappijen die niet door de overheid worden gecontroleerd activiteiten mogen ontplooiën op de Indische markt, en (iii) de bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten met derde landen geleidelijk worden geliberaliseerd.

4.2 De Indische regering erkent dat de luchtvaartsector als katalysator voor de algemene economische ontwikkeling kan fungeren en heeft daarom in 2003 een comité opgericht, onder leiding van voormalig kabinetssecretaris Naresh Chandra, om een stappenplan op te stellen dat de basis voor een nieuw nationaal burgerluchtvaartbeleid zal vormen. Het heeft er alle schijn van dat de huidige Indische regering de belangrijkste aanbevelingen van het comité blijft naleven om een meer open en concurrerende luchtvaartmarkt in India tot stand te brengen.

In het verslag van het comité "Naresh Chandra" is vermeld dat een geïntegreerde benadering van de burgerluchtvaart noodzakelijk is, gebaseerd op de volgende vier fundamentele pijlers:

- gelijke kansen voor alle exploitanten;
- een toename van de private participatie en mededinging door de hinderpalen voor marktdeelname uit de weg te ruimen;
- de naleving van strikte veiligheidsnormen en een passend regelgevend toezicht op de markt voor luchtvervoer;
- transparante institutionele mechanismen voor sociaal wenselijke maar economisch onrendabele diensten.

4.3 De studie van het comité heeft onder meer de volgende algemene conclusies opgeleverd:

- er dient onmiddellijke prioriteit te worden gegeven aan een liberaler fiscaal stelsel, inclusief een verlaging van de brandstoftaksen. De regering heeft deze aanbevelingen nog niet in beleid omgezet;
- het comité was van mening dat de heffingen op luchthavens te hoog waren en moeten worden verlaagd en dat de levering van luchtvaartbrandstof moet worden geliberaliseerd, zodat ook andere leveranciers brandstof mogen leveren op luchthavens;

- de aanbeveling van het comité om de routeverdelingsregels af te schaffen, lijkt in juni 2004 door de regering te zijn nageleefd. Het oude systeem, waarbij alle exploitanten verplicht een mix van routes tussen belangrijke steden en marginale routes moesten aanbieden, is veranderd in een nieuw systeem waarbij particuliere exploitanten een heffing moeten betalen die het mogelijk maakt onrendabele routes te financieren (verplichtingen van openbare dienstverlening);
- ook de aanbeveling om buitenlandse investeringen (behalve van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen) toe te staan tot een aandeel van 49% in luchtvaartmaatschappijen, is in beleid omgezet.

Marktopening en nieuwe marktdeelnemers

- 4.4 Eind 2004 heeft de Indische regering besloten om particuliere luchtvaartmaatschappijen die aan bepaalde voorwaarden voldoen (een vloot van minstens 20 vliegtuigen en meer dan vijf jaar exploitatie-ervaring), toe te staan internationale routes te exploiteren. Twee maatschappijen (Jet Airways en Air Sahara) voldoen reeds aan deze voorwaarden en hebben recentelijk van de Indische regering het recht gekregen om op internationale bestemmingen te vliegen.

Het aantal luchtvaartmaatschappijen die diensten op de binnenlandse markt aanbieden, stijgt snel. Momenteel zijn er zeven geregelde luchtvaartmaatschappijen geregistreerd in India: (1) de staatsmaatschappij Air India; (2) Indian Airlines; (3) Alliance Air (een dochteronderneming van Indian Airlines); (4) Air Sahara; (5) Jet Airways (particuliere onderneming); (6) Air Deccan (particuliere lagekostenmaatschappij); en (7) Blue Dart Cargo (gespecialiseerde goederenmaatschappij).

Naar verwachting zullen in 2005 alleen al vijf extra maatschappijen hun intrede doen op de Indische markt (Spicejet; Kingfisher Airlines; Air India Express; Indus Airways en Go Air).

- 4.5 De Indische regering gaat ook voort met haar beleid van verdere liberalisering van bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten. In december 2004 heeft de Indische regering besloten om niet langer compensatie te vragen uit hoofde van verplichte commerciële overeenkomsten tussen aangewezen luchtvervoerders wegens onevenwichten in het gebruik van verkeersrechten. Dergelijke verplichte commerciële overeenkomsten worden niet meer opgenomen in nieuwe overeenkomsten voor luchtdiensten en de bestaande verplichte compensatieovereenkomsten worden geleidelijk afgeschaft over een periode van maximum vijf jaar.
- 4.6 De bilaterale "open skies"-overeenkomst die in april 2005 tussen India en de VS is gesloten, is een van de belangrijkste resultaten van het steeds liberaler luchtvaartbeleid van de Indische regering. Deze overeenkomst schaft alle capaciteitsbeperkingen en controles op concurrerende prijzen af. De aanwijzingsbepalingen schaffen ook alle kwantitatieve controles op de markttoegang af, maar de klassieke eigendoms- en controlebepalingen en beperkingen blijven behouden. De nieuwe overeenkomst dereguleert niet alleen volkomen de capaciteit van en toegang tot markten van de 3^e, 4^e en 5^e vrijheid, maar voorziet ook in onbeperkte goederendiensten van de 7^e vrijheid. De nieuwe overeenkomst zal de ontwikkeling vergemakkelijken van nieuwe dienstenpatronen die totnogtoe

onbestaande non-stopdiensten tussen de VS en India over de pool mogelijk maken. Dit is alleen mogelijk als Rusland mag worden overvlogen.

India heeft er in recente bilaterale overeenkomsten met een aantal andere landen, met name het VK en China, ook mee ingestemd de verkeersrechten aanzienlijk te verhogen.

Infrastructuurknelpunten

- 4.7 Door de recente extreme stijging van de vraag naar luchtvervoer in India ontstaan ernstige knelpunten in de Indische luchtvaartinfrastructuur, met name wat de beschikbare luchthavens en vliegtuigen betreft. De beschikbare capaciteit en dienstverlening op de luchthavens volstaan niet; vooral de capaciteit van de landingsbanen, parkeerterreinen en terminals is onvoldoende.

De Indische regering tracht privé-kapitaal aan te trekken om nieuwe partnerschappen aan te gaan. Er worden volledig nieuwe luchthavens gebouwd in Bangalore en Hyderabad. De overheid is bezig met de selectie van strategische partners die aandeelhouder in de luchthavens van Mumbai en New Delhi willen worden. In maart 2005 heeft de Indische regering de negen gepreselecteerde kandidaten verzocht financiële offertes in te dienen. Tot deze kandidaat-consortia behoren ook een aantal gevestigde Europese luchthavenexploitanten.

De geplande gedeeltelijke privatisering van Air India en Indian Airlines is voorlopig onsuccesvol gebleken; deze maatschappijen zijn er nog niet in geslaagd privé-kapitaal aan te trekken om hun vloot te moderniseren en uit te breiden. De overheid heeft daarom besloten deze luchtvaartmaatschappijen te versterken en overheidsgaranties voor de aankoop van vliegtuigen te verstrekken;

Om aan de stijgende vraag naar luchtvervoersdiensten in India te kunnen voldoen, zijn massale investeringen in de luchtvervoersinfrastructuur nodig, zowel in luchthavens, vliegtuigen, technologie voor luchtverkeersleiding als in ondersteunende faciliteiten. Het Indische burgerluchtvaartministerie verwacht bijvoorbeeld dat in de komende jaren bijna 8 miljard dollar in Indische luchthavens dient te worden geïnvesteerd.

In december 2004 werd bekendgemaakt dat de bouw van 10 volledig nieuwe luchthavens en de modernisering van 15 andere luchthavens was gepland (waarbij de modernisering van de vier grote luchthavens van Delhi, Mumbai, Calcutta en Chennai niet is inbegrepen).

Resterende uitdagingen bij de modernisering van India's luchtvaartmarkt

- 4.8 De Indische regering lijkt vastbesloten een samenhangend en marktgestuurd luchtvaartbeleid te voeren, gebaseerd op mededinging en gelijke behandeling. Dit is zeer bemoedigend. In India zelf wordt echter kritiek gegeven op het beleid van de regering omdat (i) er onvoldoende transparantie is op het beleidsniveau; (ii) de besluitvormings- en tenuitvoerleggingsprocessen te traag verlopen; (iii) er geen doeltreffende mededingingswetgeving is; (iv) het ondernemingsklimaat niet bevorderlijk is voor particulier investeringen; en (v) directe buitenlandse investeringen onderhevig zijn aan beperkingen.

Deze problemen zullen aan bod komen in het witboek dat de regering binnenkort zal publiceren.

Technische samenwerking

- 4.9 De snelle stijging van de vraag naar luchtvervoer brengt ook grote technologische uitdagingen met zich mee, vooral op het vlak van veiligheid, beveiliging en luchtverkeersleiding. De Indische regering beschouwt het samenwerkingsproject tussen de EU en India op het gebied van de burgerluchtvaart, dat mede door de EU is gefinancierd, dan ook als zeer waardevol. Het project is van start gegaan in 2001 en duurt tot eind 2006; de medefinanciering van de EU bedraagt 18 miljoen euro. Zowel de autoriteiten en het bedrijfsleven in India als het Europese bedrijfsleven hebben zich een groot voorstander getoond van de verlenging van dit project of soortgelijke samenwerkingsstructuren.

5. CONCLUSIES: DE SUBSTANTIËLE TOEGEVOEGDE WAARDE VAN DE TOEKOMSTIGE OVEREENKOMST TUSSEN DE EU EN INDIA INZAKE LUCHTVERVOER

- 5.1 Sinds de jaren 40 zijn de relaties tussen de EU en India op het vlak van civiele luchtvaart gebaseerd op bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten tussen individuele lidstaten en India, met weinig of geen coördinatie op communautair niveau. 22 van de 25 EU-lidstaten hebben bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten gesloten met India (alle lidstaten behalve de drie Baltische staten). In bijna al deze bilaterale overeenkomsten worden op lidstaatniveau een of twee (of in sommige gevallen meer) nationale luchtvaartmaatschappijen aangewezen die routes naar India mogen exploiteren. Ook de verkeersrechten die krachtens de bilaterale overeenkomsten worden toegestaan, zijn beperkt, waardoor er weinig ruimte is voor mededinging.

Ingevolge de arresten van het Europese Hof van Justitie van 5 november 2002 moeten de op nationale aanwijzing gebaseerde bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten dringend worden gewijzigd om de rechtszekerheid te herstellen. Dit kan door in de overeenkomsten communautaire aanwijzingsbepalingen op te nemen die de aanwijzing mogelijk maken van om het even welke communautaire luchtvervoerder die in een lidstaat is gevestigd.

- 5.2 De bilaterale onderhandelingen die in de afgelopen maanden tussen EU-lidstaten en India zijn gevoerd, hebben er nog niet toe geleid dat de bestaande overeenkomsten in overeenstemming zijn gebracht met het Gemeenschapsrecht. De bilaterale overeenkomsten met India blijven dus juridisch aanvechtbaar.
- 5.3 In de loop van 2005 is de Commissie er evenwel in geslaagd om aan de hand van het horizontale mandaat meer dan 250 bilaterale overeenkomsten in overeenstemming te brengen met het Gemeenschapsrecht. Hoewel India de communautaire aanwijzingsbepaling niet onmiddellijk heeft aanvaard tijdens de recente bilaterale onderhandelingen met lidstaten, heeft het zich er toch toe verbonden deze kwestie met de Europese Commissie te bespreken in het kader van een horizontale overeenkomst die mogelijkerwijs in de toekomst zal worden gesloten. Tijdens de verkennende gesprekken die de afgelopen maanden met India zijn gevoerd over deze kwestie is vooruitgang geboekt.

Baten en toegevoegde waarde van een communautaire benadering

- 5.4 Aangezien de EU een sterke communautaire dimensie voor zijn interne luchtvaartmarkt heeft ontwikkeld, zou het logisch en coherent zijn deze dimensie ook na te streven voor de externe luchtvaartrelaties van de EU. De ervaring die de EU op dit gebied heeft opgedaan, kan bovendien zeer waardevol zijn voor veel derde landen.
- 5.5 Een open luchtvaartruimte tussen de EU en India zou aanzienlijke economische voordelen opleveren. In het kader van een recente studie in opdracht van de Europese Commissie is een indicatieve raming gemaakt van de mogelijke economische voordelen die een volledige geliberaliseerde luchtvaartmarkt voor de EU en India met zich mee zou brengen. Dit zou ongeveer 200 miljoen euro per jaar opleveren. Het is belangrijk dat de onderhandelingen over een mogelijke uitgebreide overeenkomst worden gevoerd in een sfeer die het voor beide partijen mogelijk maakt gunstige resultaten te bereiken.

Geleidelijke marktopening, gepaard gaande met harmonisering van de regelgeving

- 5.6 Het is natuurlijk van het allergrootste belang dat de openstelling en integratie van de markten op een evenwichtige manier plaatsvindt, waarbij rekening wordt gehouden met andere belangrijke beleidsdoelstellingen en mogelijke negatieve gevolgen worden verzacht.

Daarom moet de openstelling van de markt gepaard gaan met samenwerking en/of harmonisering van de regelgeving met betrekking tot veiligheid, beveiliging, milieu en mededinging, waarbij gelijke kansen en eerlijke mededinging voor alle marktdeelnemers wordt gegarandeerd.

De koers voor de toekomst

- 5.7 Uit deze mededeling is gebleken dat India grondige wijzigingen in zijn burgerluchtvaartsector begint door te voeren, gebaseerd op geleidelijke hervorming en openstelling van de markt.

Er zijn echter nog grote inspanningen nodig om de Indische luchtverkeerssector in die mate te ontwikkelen dat ze kan voldoen aan de snel groeiende vraag en de steeds hogere verwachtingen van de gebruikers. Nauwere samenwerking tussen de EU en India zou voor beide partijen voordelen opleveren, nieuwe kansen scheppen voor India en de EU en bijdragen tot een doeltreffende en veilige luchtvaartsector.

Daarom moet alles in het werk worden gesteld om het luchtvervoer te doen uitgroeien tot een cruciaal beleidsdomein voor nauwere samenwerking tussen de EU en India en aldus bij te dragen tot het strategische partnerschap tussen India en de EU. De Commissie acht het dan ook belangrijk India een ruim perspectief voor versterkte samenwerking op het vlak van de burgerluchtvaart te bieden.

Deze samenwerking moet er in de eerste plaats op gericht zijn de juridische problemen met betrekking tot de bestaande bilaterale overeenkomsten tussen India en EU-lidstaten op te lossen.

- 5.8 Een overeenkomst met India mag echter niet beperkt blijven tot overeenstemming over de communautaire aanwijzingsbepalingen. Ze moet ruimer zijn en een ambitieus kader vormen voor de integratie van andere luchtvaartkwesties, zoals regelgevende samenwerking op het vlak van luchtvaartveiligheid, beveiliging, luchtverkeersleiding, technologie en onderzoek, praktische aspecten van bedrijfsbeheer en industriële samenwerking. Wat milieubescherming betreft, moet de overeenkomst stroken met de verbintenis die de Gemeenschap is aangegaan op het vlak van duurzame ontwikkeling. De verwachte toename van het luchtverkeer heeft niet alleen de bovengenoemde economische baten tot gevolg, maar ook ongewenste neveneffecten, met name op de luchtkwaliteit en het geluidsniveau rond luchthavens en door de bijdrage aan de mondiale klimaatsverandering. Het is belangrijk dat het vermogen van de EU om regelgevende of economische maatregelen te nemen om deze schadelijke gevolgen te verzachten, niet wordt beperkt door de overeenkomst.

De ambities zijn dus zeer groot, maar het zal tijd vergen om een volledig open luchtvaartruimte met India te ontwikkelen. Om de overgang vlot te laten verlopen gebeurt dit het best in verschillende fasen, waarbij de marktintegratie tot stand komt via de geleidelijke toepassing van nieuwe regels.

- 5.9 De reikwijdte van het mandaat dat de Commissie voorstelt, is uiteengezet in een aparte mededeling aan de Raad, die ook een voorstel voor onderhandelingsrichtsnoeren omvat.

Op basis hiervan stelt de Commissie voor met de Republiek India te onderhandelen over een uitgebreide overeenkomst voor een open luchtvaartruimte. Zij verzoekt de Raad haar de toestemming te geven om namens de Europese Gemeenschap onderhandelingen te beginnen over een dergelijke overeenkomst.

De Commissie zal nauw samenwerken met de lidstaten en met alle relevante belanghebbenden om de doelstellingen die in de onderhandelingsrichtsnoeren zijn uiteengezet, te ontwikkelen en te verwezenlijken.