



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 5.9.2005
COM(2005) 409 final

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

Desenvolvimento de uma política comunitária de aviação civil em relação à República da Índia

1. INTRODUÇÃO E SUMÁRIO

- 1.1 A República da Índia, a maior democracia e a segunda nação com mais população do mundo, está a mudar rapidamente e a emergir enquanto potência económica importante na Ásia. Após algumas décadas de prossecução dos seus próprios objectivos económicos e políticos, a Índia está cada vez mais aberta e activamente empenhada ao nível mundial.

A Índia é actualmente uma das seis economias com crescimento mais rápido do mundo. Representa um mercado de consumo dinâmico e em rápida expansão, com uma classe média que regista um forte crescimento e excede, hoje em dia, os 250 milhões de habitantes. As previsões económicas para a Índia apontam todas para um aumento acentuado e constante do PIB. Na década de noventa, a sua taxa anual de crescimento económico foi, em média, de 6%, mas a sua situação actual permitir-lhe-á crescer ainda mais rapidamente nos próximos anos, a uma taxa impressionante de 8% ou mais.

- 1.2 A economia indiana beneficiou claramente das políticas orientadas para o mercado, adoptadas nos anos noventa e reforçadas pelo governo em exercício. A Índia está a desenvolver-se enquanto centro mundial de externalização fundamental para muitas empresas transformadoras e de serviços e as empresas indianas estão a tornar-se competitivas a nível internacional.

Já existe uma relação estreita entre a UE e a Índia, que assenta em valores e objectivos comuns. A UE é o maior parceiro comercial da Índia, representando quase um quarto do total da sua actividade comercial, e a principal fonte de investimento directo estrangeiro (IDE) deste país.

- 1.3 A procura de transporte aéreo na Índia está a aumentar rapidamente, tanto no que se refere às viagens de negócios, como ao turismo internacional (visitantes estrangeiros e diferentes comunidades étnicas indianas que vivem no estrangeiro) e aos voos domésticos.

O mercado indiano do transporte aéreo é, actualmente, um dos que mais depressa crescem no mundo. Em 2004, o tráfego aéreo na Índia terá aumentado cerca de 25%. Este desenvolvimento rápido do tráfego aéreo está a provocar estrangulamentos importantes na infra-estrutura do transporte aéreo, quer em termos de capacidade aeroportuária, quer de aeronaves disponíveis.

- 1.4 A abertura do mercado e as tentativas para atrair capitais privados e estrangeiros para o mercado indiano da aviação são consideradas parte das medidas necessárias para desenvolver e modernizar o sector da aviação neste país, por forma a satisfazer o aumento da procura e as expectativas dos consumidores. Durante muito tempo, o sector indiano da aviação caracterizou-se por uma abordagem restritiva, com acesso limitado e um forte controlo estatal, mas, nestes últimos anos, a Índia tem tomado medidas decisivas no sentido de reforçar a abertura e a competitividade do mercado da aviação.

Graças às suas extraordinárias taxas de crescimento e à abertura progressiva do mercado, a Índia oferece novas oportunidades comerciais e apresenta um forte

potencial de crescimento, que também poderão ser aproveitados pelas companhias aéreas, fabricantes de aeronaves e prestadores de serviços europeus.

- 1.5 Na sequência dos acórdãos «de céu aberto» do Tribunal de Justiça Europeu, de 5 de Novembro de 2002, os 22 acordos bilaterais entre Estados-Membros e a Índia tornaram-se insustentáveis e necessitam de ser alterados. A Comissão recebeu um mandato «horizontal» para negociar as alterações necessárias aos acordos bilaterais com os países terceiros.

No entanto, tendo em conta i) a crescente importância do mercado indiano da aviação, ii) as dificuldades encontradas individualmente pelos Estados-Membros ao procurarem alinhar os acordos bilaterais pelo direito comunitário, mesmo no quadro de negociações em que as autoridades indianas solicitaram e obtiveram direitos de tráfego adicionais significativos e iii) os benefícios legais e económicos gerais da substituição de uma abordagem fragmentada das relações da UE com a Índia por uma abordagem abrangente, coordenada e liberal, a Comissão é de opinião que este é o momento certo para que a Índia e a Comunidade desenvolvam um leque mais vasto de oportunidades no sector do transporte aéreo.

São estas as razões que explicam que, na Comunicação da Comissão intitulada «*Desenvolver a agenda da política externa comunitária no sector da aviação*»¹, a Índia seja apontada como país-chave no que se refere à conclusão de um acordo ao nível comunitário. Também a Associação das Companhias Aéreas Europeias (AEA) identificou a Índia como um mercado particularmente importante em relação ao qual se justificaria a conclusão de um acordo geral com a Comunidade².

Nas suas Conclusões sobre as relações externas no sector da aviação, o Conselho registou expressamente a Índia como potencial candidato para um futuro pedido de mandatos globais de negociação³.

- 1.6 Na sua resposta de Agosto de 2004 à Comunicação da Comissão intitulada «Uma parceria estratégica UE - Índia»⁴, a Índia mostrou-se disponível para analisar a possibilidade de um acordo geral de transporte aéreo com a UE.

Com a presente Comunicação, a Comissão recomenda, por conseguinte, ao Conselho que a autorize a negociar, em nome da Comunidade Europeia, um acordo geral sobre um Espaço Aberto da Aviação com a Índia, que conjugue a abertura do mercado com um processo paralelo de cooperação e/ou convergência regulamentar, nomeadamente em domínios prioritários como a segurança intrínseca e extrínseca da aviação, a protecção do ambiente, a investigação e tecnologia e a aplicação de regras da concorrência que garantam condições de concorrência equitativas e justas.

¹ COM (2005) 79 final de 11.3.2005

² «*Future developments in international air transport to and from the EU: An AEA perspective*», Outubro de 2004

³ Conclusões do Conselho de 27 de Junho de 2005 sobre o desenvolvimento da agenda da política externa comunitária no sector da aviação

⁴ COM (2004) 430 final de 16.6.2004

Os contactos exploratórios positivos entre o ministério indiano da aviação civil e os serviços da Comissão Europeia, no primeiro semestre de 2005, poderão servir de base a negociações formais com a Índia.

2. IMPORTÂNCIA CRESCENTE DAS RELAÇÕES POLÍTICAS E ECONÓMICAS ENTRE A UE E A ÍNDIA

- 2.1 O desempenho da economia indiana nos últimos anos foi excepcionalmente bom, com taxas de crescimento económico médias de 6% durante a década de noventa. Em 2003, o crescimento do PIB indiano atingiu os 8,6%.

A UE é o maior parceiro comercial da Índia, representando quase um quarto do total da actividade comercial deste país, e a sua principal fonte de investimento directo estrangeiro.

Unicamente entre 2003 e 2004, as trocas comerciais entre a UE e a Índia registaram um aumento de 34%. Contudo, a Índia ocupa apenas a 12.^a posição na lista de parceiros comerciais da UE, ficando atrás de países como Taiwan e a Coreia. A título de exemplo, em 2004, as trocas comerciais entre a UE e a China foram mais de cinco vezes superiores às trocas com a Índia e o IDE da UE na China excedeu o décuplo do montante investido na Índia.

Estes valores mostram a dimensão do potencial de crescimento económico e das oportunidades de comércio e investimento ainda não aproveitados, na Índia.

- 2.2 Com uma população de quase 1,1 mil milhões de habitantes, taxas de crescimento económico impressionantes e um imenso potencial em geral, a posição política da Índia no Mundo é cada vez mais importante. Nos últimos anos, as relações UE - Índia intensificaram-se e, a partir de 2000, as cimeiras UE - Índia foram organizadas numa base anual.

Na sua comunicação de Junho de 2004 intitulada «Uma parceria estratégica UE - Índia», a Comissão propôs um reforço das dimensões política e estratégica das relações UE - Índia. A Comissão propôs um determinado número de diálogos sectoriais estratégicos com vista a reforçar a parceria económica entre a UE e a Índia, incluindo uma proposta para intensificar a cooperação no sector do transporte aéreo, através do lançamento do diálogo sobre a aviação civil e da negociação de um acordo de transporte aéreo entre a UE e a Índia.

A Índia respondeu positivamente à comunicação da Comissão em 27 de Agosto de 2004, sublinhando os seus esforços com vista a atrair o investimento directo estrangeiro para o seu sector da aviação e tornar mais eficiente a sua infra-estrutura aeroportuária. Além disso, manifestou a sua disponibilidade para considerar a eventualidade de um acordo geral de transporte aéreo com a UE, incluindo os aspectos do acesso ao mercado, da regulamentação e da gestão do tráfego aéreo.

- 2.3 Na Quinta Cimeira UE - Índia, realizada em Haia, em Novembro de 2004, a Índia e a UE chegaram a acordo quanto à elaboração conjunta um plano de acção global UE - Índia com vista à implantação da parceria estratégica, que está, actualmente, a ser preparado.

3. IMPORTÂNCIA CRESCENTE DA ÍNDIA NA AVIAÇÃO INTERNACIONAL - PERFIL DO MERCADO

A Índia, um mercado da aviação em rápido crescimento e transformação

- 3.1 Após uma década com taxas de crescimento mais moderadas, em média de 5% ao ano, o mercado indiano do transporte aéreo interno está em plena expansão, em resultado do acentuado crescimento do PIB, de um aumento geral dos rendimentos, de uma classe média urbana em crescimento que representa um potencial importante para as viagens de turismo, da emergência de novos intervenientes, incluindo transportadoras áreas de baixos custos, e da descida dos preços. Nestes últimos anos, o mercado indiano do transporte aéreo tem sido um dos que regista um crescimento mais rápido no mundo. Em 2004, o tráfego aéreo na Índia terá aumentado cerca de 25%.

Entre 1990 e 2004, o número de lugares disponíveis em voos regulares directos entre a UE e a Índia passou de 2,6 para 4,4 milhões (+70%)⁵. Na sequência de aumentos dos direitos de tráfego recentemente acordados, as frequências e os lugares disponíveis deverão aumentar ainda mais rapidamente nos próximos anos, à medida que os novos direitos de tráfego forem aplicados no mercado.

- 3.2 Nestes últimos anos, foi criado um número significativo de novas rotas para destinos como Bangalore, Hiderabade, Amritsar, Chennai (Madrasta) e Coxim.

Actualmente, sete transportadoras da UE transportam passageiros para a Índia em rotas regulares, enquanto que duas transportadoras indianas (Air India e, mais recentemente, Jet Airways) voam para a Europa. Além disso, duas transportadoras norte-americanas transportam passageiros de e para a Índia, via Europa. No total, são actualmente exploradas 17 ligações entre cidades na Índia e na UE. A Alemanha, com 32% do total, tem a maior quota de tráfego regular directo entre a UE e a Índia, sendo seguida pelo Reino Unido (31%), a França (18%) e os Países Baixos (9%).

De um total de 130 ligações semanais entre a UE e a Índia no Inverno 2004/2005, a Lufthansa e a Air India asseguraram, cada uma, 22% e a British Airways 15%.

O futuro

- 3.3 Prevê-se que, nos próximos anos, as taxas de crescimento do transporte aéreo de passageiros na Índia continuem a ser excepcionalmente elevadas. A Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA) prevê um crescimento anual médio de 7,8% para o transporte internacional de passageiros para a Índia, no período 2004-2008, e um crescimento ainda mais rápido, com uma taxa média anual de 8,4%, do mercado indiano do transporte de carga, até 2008.

De acordo com as previsões do Centro para a Aviação na Ásia e no Pacífico, nos próximos dez anos, o tráfego aéreo total na Índia deverá aumentar em cinco milhões de passageiros por ano. Em 2004, os mercados doméstico e internacional terão aumentado até 30%, atingindo, cada um deles, cerca de 20 milhões de passageiros.

⁵

Fonte: horários do OAG (*Official Airlines Guide*)

O tráfego total de passageiros da Índia deverá passar de cerca de 44 milhões de passageiros em 2004 para 58 milhões de passageiros em 2014⁶. Na sua previsão global de mercado para 2004-2023, a Airbus aponta para uma taxa média de crescimento anual de 6,5% no mercado Europa Ocidental – subcontinente indiano, nas duas próximas décadas.

Principais forças motrizes do mercado

- 3.4 Historicamente, o governo indiano tem atribuído um interesse e uma prioridade limitados à política de turismo.

No entanto, recentemente, o turismo tem constituído um dos principais motores do tráfego aéreo internacional de e para a Índia. A campanha «*Incredible India*» lançada pelo Ministério do Turismo em 2002 foi publicamente considerada um grande êxito. Em 2004, a Índia recebeu 3,4 milhões de visitantes estrangeiros, o que representa um acréscimo de 23,5% em relação a 2003. Para 2005, prevê-se que as chegadas aumentem até 30%, tendo o Ministério do Turismo estabelecido uma meta de 40 milhões de turistas estrangeiros até 2020.

O número de indianos que viaja para o estrangeiro com fins turísticos também está a aumentar rapidamente, tendo, em 2003, registado um acréscimo de cerca de 30%, atingindo aproximadamente 4,5 milhões.

- 3.5 As tarifas também deverão desempenhar um papel fundamental na futura procura de transporte aéreo na Índia. Em termos reais, as tarifas internacionais registaram uma descida progressiva ao longo das duas últimas décadas. Todavia, no caso da Índia, esta descida das tarifas não se concretizou plenamente. Com efeito, as limitações em termos de capacidade fizeram com que as tarifas dos voos de e para a Índia se tenham mantido relativamente elevadas quando comparadas com outros destinos concorrentes na região. Actualmente, existem diferenças significativas entre os níveis das tarifas indianas e os de destinos concorrentes. Por exemplo, um voo para a Índia a partir da Grã-Bretanha ou dos Estados Unidos é, normalmente, cerca de 40% mais caro do que um voo para destinos concorrentes, como a Tailândia ou a Indonésia.

Neste contexto, convém notar que, na sequência do acordo «de céu aberto» entre os EUA e a Índia em inícios de 2005, os analistas do sector prevêem uma descida considerável dos preços. De acordo com uma das fontes, as tarifas aéreas deverão descer 20 a 30%; segundo outra, as actuais tarifas de USD 1000–1500 deverão baixar para cerca de USD 700 nos próximos 12 a 18 meses, em resultado do aumento da oferta e da concorrência.

Autorizar companhias privadas indianas a explorarem rotas internacionais irá aumentar a pressão competitiva para as transportadoras já estabelecidas. A emergência de novos intervenientes e de transportadoras aéreas de baixos custos no mercado doméstico indiano deverá ter o mesmo efeito a nível interno do país.

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

4. TENDÊNCIAS FUNDAMENTAIS DA POLÍTICA INDIANA NO DOMÍNIO DA AVIAÇÃO CIVIL

Política geral

4.1 O sector indiano da aviação civil está em rápida transformação. Em 1990, o governo indiano lançou um programa de liberalização económica dos serviços de transporte aéreo que se traduziu, nomeadamente, i) no anúncio de uma política de «céu aberto» para o transporte internacional de carga, ii) na autorização da entrada de companhias aéreas privadas no mercado indiano e iii) na liberalização progressiva de acordos bilaterais de serviços aéreos com países terceiros.

4.2 O governo indiano está cada vez mais consciente do potencial do sector da aviação enquanto catalisador do desenvolvimento económico geral, pelo que, em 2003, criou um comité presidido pelo antigo *cabinet secretary* Naresh Chandra, encarregando-o da elaboração de um roteiro enquanto base de uma nova política nacional para a aviação civil. O actual governo da Índia continua a seguir as recomendações fundamentais do comité no sentido do desenvolvimento de um mercado da aviação mais aberto e competitivo.

O relatório do Comité Naresh Chandra considera que é necessária uma abordagem integrada da aviação civil, assente em quatro pilares fundamentais:

- a criação de condições equitativas para todos os operadores;
- uma participação privada e uma concorrência crescentes, através da redução dos obstáculos à entrada de novos intervenientes;
- a adesão a normas de segurança rigorosas, bem como uma sólida supervisão regulamentar do mercado do transporte aéreo;
- mecanismos institucionais transparentes que proporcionem serviços socialmente desejáveis, mas pouco rentáveis.

4.3 O comité chegou a várias conclusões gerais, nomeadamente:

- A instauração de um regime fiscal mais liberal, prevendo uma redução da tributação dos combustíveis, era uma prioridade imediata. O governo ainda não adoptou recomendações nesta matéria.
- As taxas aeroportuárias eram demasiado elevadas e deviam ser diminuídas; o fornecimento do combustível para a aviação devia ser liberalizado por forma a permitir o acesso de fornecedores adicionais aos aeroportos.
- As regras de dispersão das rotas deviam ser eliminadas. O governo parece ter tido em conta esta conclusão em Junho de 2004, alterando o antigo sistema em que existia uma combinação obrigatória de rotas, composta por rotas entre grandes cidades e rotas marginais de baixa frequência, para todos os operadores, e passando a um novo sistema em que a imposição de uma taxa aos operadores privados permite o financiamento de rotas pouco rentáveis (obrigações de serviço público).

- O investimento estrangeiro (com exclusão de companhias aéreas estrangeiras) deveria ser autorizado até ao limite de 49% do capital das companhias aéreas. O governo também deu seguimento a esta proposta.

Abertura do mercado e novos intervenientes

- 4.4 Em finais de 2004, o governo indiano decidiu autorizar transportadoras privadas que satisfizessem determinados critérios (ou seja, ter uma frota com pelo menos 20 aeronaves e mais de cinco anos de experiência) a operarem em rotas internacionais. Duas transportadoras (Jet Airways e Air Sahara) já se qualificaram para este efeito e, recentemente, o governo concedeu-lhes direitos para voarem para destinos internacionais.

O número de companhias áreas que fornecem serviços no mercado interno está a aumentar rapidamente. Actualmente, estão registadas na Índia sete companhias aéreas que efectuam voos regulares: 1) a companhia estatal Air India, 2) a Indian Airlines, 3) a Alliance Air (uma filial da Indian Airlines), 4) a Air Sahara, 5) a Jet Airways (privada), 6) a Air Deccan (transportadora de baixos custos privada) e 7) a Blue Dart Cargo (especializada no transporte de carga).

Unicamente em 2005, prevê-se que entrem no mercado indiano mais cinco transportadoras (Spice Jet, Kingfisher Airlines, Air India Express, Indus Airways e Go Air).

- 4.5 O governo indiano continua igualmente a aplicar a sua política de maior liberalização dos acordos bilaterais de serviços aéreos. Em Dezembro de 2004, decidiu pôr fim à prática de solicitar compensações, ao abrigo de acordos comerciais obrigatórios entre companhias designadas, por desequilíbrios na utilização de direitos de tráfego. Os novos acordos de serviços aéreos não incluirão este tipo de acordos comerciais obrigatórios e os acordos de compensação obrigatórios em vigor serão progressivamente suprimidos após um prazo máximo de cinco anos.

- 4.6 A assinatura de um acordo bilateral «de céu aberto» entre a Índia e os EUA, em Abril de 2005, foi um resultado significativo da adopção de uma política da aviação civil mais liberal pelo governo. O acordo suprime todas as limitações em termos de capacidade e controlos de preços concorrenciais. As disposições em matéria de designação também excluem todos os controlos quantitativos à entrada no mercado, retendo, contudo, as disposições e limitações clássicas em termos de propriedade e controlo. Para além de desregular completamente a capacidade e o acesso no que se refere aos mercados correspondentes às terceira, quarta e quinta liberdades, o novo acordo prevê igualmente que os serviços exclusivamente de transporte de carga beneficiem, sem limites, dos direitos da sétima liberdade. Além disso, prevê-se que o novo acordo facilite o desenvolvimento de novos modelos de serviço que permitam voos transpolares directos entre os EUA e a Índia, até agora inexistentes. Para tal, será necessário obter o direito de acesso adequado para sobrevoar o espaço aéreo russo.

A Índia concordou igualmente com aumentos significativos de direitos de tráfego em acordos bilaterais recentes com alguns outros países, como o Reino Unido e a China.

Estrangulamentos a nível da infra-estrutura

- 4.7 Com o recente crescimento extremamente elevado da procura de transporte aéreo na Índia, estão a verificar-se estrangulamentos graves na infra-estrutura, nomeadamente em termos de disponibilidade de aeroportos e aeronaves. A capacidade e os serviços aeroportuários disponíveis são inadequados, com limitações em termos de capacidade das pistas, espaço de estacionamento e capacidade dos terminais.

O governo indiano está a tentar atrair capitais privados para novas parcerias. Em Bangalore e Hiderabade, estão a ser construídos novos aeroportos em zonas rurais. O governo está a seleccionar parceiros estratégicos para se tornarem accionistas dos aeroportos de Bombaim e Nova Deli. Em Março de 2005, o governo indiano solicitou propostas financeiras de nove proponentes pré-qualificados. O consórcio pré-qualificado inclui alguns operadores aeroportuários estabelecidos europeus.

A programada privatização parcial da Air India e da Indian Airlines ainda não se concretizou, o que dificulta a modernização e a expansão das respectivas frotas por intermédio de capitais privados, numa base comercial. O governo parece assim decidido a reforçar estas companhias aéreas e a proporcionar garantias estatais para a aquisição de aeronaves.

Para satisfazer a procura crescente de serviços de transporte aéreo na Índia, são necessários enormes investimentos na infra-estrutura do transporte aéreo, tanto em aeroportos e aeronaves, como em tecnologia de gestão do tráfego e em instalações de apoio. O ministério indiano da aviação civil prevê, por exemplo, que nos próximos anos sejam necessários investimentos da ordem dos 8 mil milhões de euros em aeroportos indianos.

Em Dezembro de 2004, foi anunciado o planeamento de 10 aeroportos totalmente novos e a modernização de outros 15 (para além da modernização dos 4 aeroportos principais de Deli, Bombaim, Calcutá e Chennai).

Últimos desafios a enfrentar para modernizar o mercado indiano da aviação

- 4.8 O governo indiano parece determinado em aplicar uma política da aviação coerente e orientada em função do mercado, assente na concorrência e na igualdade de tratamento. Esta atitude é muito encorajadora. A política do governo indiano continua, contudo, a ser criticada a nível interno por i) falta de transparência suficiente ao nível político, ii) lentidão dos processos de tomada de decisões e de implementação, iii) ausência de legislação efectiva em matéria de concorrência, iv) ausência de um contexto favorável ao investimento privado e v) restrições ao investimento directo estrangeiro.

Estas preocupações poderão ter eco num livro branco sobre a política do governo anunciado para breve.

Cooperação técnica

- 4.9 O rápido aumento da procura de transporte aéreo também representa um desafio importante do ponto de vista tecnológico, no que se refere a aspectos relacionados com a segurança intrínseca e extrínseca e a gestão do tráfego aéreo. Neste contexto, o

governo indiano atribui um grande valor ao projecto de cooperação UE - Índia no domínio da aviação civil, co-financiado pela UE. O projecto teve início em 2001, prevendo-se, actualmente, que dure até finais de 2006, com uma contribuição total da UE de 18 milhões de euros. As autoridades e o sector indiano, bem como o sector europeu, manifestaram um grande interesse na continuação deste projecto, ou de estruturas de cooperação semelhantes, a longo prazo.

5. CONCLUSÕES: VALOR ACRESCENTADO SUBSTANCIAL DE UM FUTURO ACORDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE A UE E A ÍNDIA

- 5.1 Desde a década de quarenta que as relações entre a Europa e a Índia no domínio da aviação civil têm assentado em acordos bilaterais de serviços aéreos entre Estados-Membros e a Índia, com pouca ou nenhuma coordenação a nível comunitário. Vinte e dois dos vinte e cinco Estados-Membros da União Europeia têm acordos bilaterais de serviços aéreos com a Índia (todos menos os 3 Estados bálticos). A maioria destes acordos bilaterais baseia-se na designação, a nível do Estado-Membro, de uma ou duas (por vezes mais) transportadoras nacionais, que são autorizadas a operar em rotas para a Índia. Além disso, os direitos de tráfego autorizados ao abrigo dos acordos bilaterais também são limitados, o que restringe a possibilidade de concorrência.

Na sequência dos acórdãos do Tribunal de Justiça Europeu de 5 de Novembro de 2002, tornou-se urgente alterar os acordos bilaterais de serviços aéreos em vigor que assentam na designação a nível nacional, a fim de restaurar a certeza jurídica, incluindo cláusulas de designação comunitária autorizando a designação de qualquer transportadora aérea comunitária estabelecida num Estado-Membro.

- 5.2 As negociações bilaterais entre Estados-Membros e a Índia realizadas nos últimos meses ainda não conduziram ao alinhamento necessário dos acordos em vigor pelo direito comunitário. Consequentemente, estes acordos bilaterais continuam a poder ser contestados do ponto de vista legal.
- 5.3 Não obstante, a Comissão utilizou eficientemente o seu mandato horizontal no decurso de 2005, garantindo a compatibilidade de mais de 250 acordos bilaterais com o direito comunitário. Embora, em negociações bilaterais recentes com Estados-Membros, não tenha aceite prontamente a designação a nível comunitário, a Índia comprometeu-se a tratar esta questão com a Comissão Europeia, no contexto de um possível futuro acordo horizontal. Os contactos exploratórios com a Índia nos últimos meses conduziram a progressos neste sentido.

Benefícios e valor acrescentado de uma abordagem comunitária

- 5.4 Dada a forte componente comunitária do mercado interno da aviação da UE, é lógico e coerente que essa componente também se reflecta nas relações externas da UE. Além disso, a experiência da UE a este propósito representa uma referência útil para muitos países terceiros.
- 5.5 Um Espaço Aberto da Aviação UE - Índia teria benefícios económicos significativos. Um estudo recente, encomendado pela Comissão Europeia, efectuou uma avaliação indicativa dos potenciais benefícios económicos a longo prazo, para ambas as partes,

de um mercado da aviação UE - Índia completamente liberalizado, concluindo que estes poderiam atingir 200 milhões de euros por ano. É importante que as negociações sobre um possível acordo geral sejam conduzidas numa perspectiva de obtenção de resultados mutuamente benéficos.

Abertura progressiva do mercado e convergência regulamentar

- 5.6 É óbvio que será fundamental garantir que a abertura e a integração dos mercados é feita de forma equilibrada, tendo em conta outros objectivos políticos significativos e atenuando potenciais impactos negativos.

Por conseguinte, é importante que o processo de abertura do mercado seja acompanhado por um processo paralelo de cooperação e/ou progressiva convergência regulamentar, no que se refere à segurança intrínseca e extrínseca e a aspectos relacionados com a legislação ambiental e em matéria de concorrência, a fim de garantir condições equitativas e uma concorrência leal assente na igualdade de oportunidades.

O caminho em frente

- 5.7 Conforme descrito na presente comunicação, o sector da aviação civil da Índia está a sofrer alterações profundas, com uma reforma e abertura progressivas do mercado.

Continuam a ser necessários esforços importantes para desenvolver o sector do transporte aéreo indiano, por forma a que este possa responder a uma procura em rápido crescimento e às expectativas cada vez maiores dos utentes. O estreitamento da cooperação entre a UE e a Índia seria mutuamente benéfico, proporcionando novas oportunidades significativas, tanto para Índia como para a UE, e contribuindo para garantir um sector da aviação eficiente e seguro.

Por conseguinte, torna-se agora necessário desenvolver esforços para que o transporte aéreo se torne uma área fundamental de cooperação mais estreita entre a UE e a Índia, contribuindo assim para a parceria estratégica entre a Índia e a UE. Nesta perspectiva, a Comissão considera importante oferecer à Índia perspectivas alargadas para uma cooperação reforçada no domínio da aviação civil.

Esta cooperação deve, numa primeira fase, abordar e resolver as questões jurídicas relativas a acordos bilaterais em vigor entre a Índia e diversos Estados-Membros.

- 5.8 No entanto, um acordo com a Índia não se deve limitar à adopção de cláusulas de designação comunitária, devendo ir mais além e estabelecer um quadro ambicioso que integre aspectos mais gerais da aviação, como a cooperação regulamentar nos domínios da segurança intrínseca e extrínseca, da gestão do tráfego aéreo e da tecnologia e investigação, bem como questões comerciais e de cooperação industrial. No que respeita às questões ambientais, o acordo tem de ser coerente com o compromisso assumido pela UE em prol do desenvolvimento sustentável. Para além dos benefícios económicos acima salientados, o crescimento previsto do tráfego aéreo também terá efeitos colaterais indesejados, nomeadamente no que se refere à qualidade do ar e aos níveis de ruído nas imediações dos aeroportos, bem como à sua contribuição para as alterações climáticas globais. É importante que o acordo não

restringa a possibilidade de aplicação de instrumentos regulamentares e económicos pela UE para atenuar esses efeitos adversos.

Embora convenha estabelecer objectivos ambiciosos, a criação de um espaço da aviação totalmente aberto com a Índia pode demorar algum tempo e a melhor maneira de o conseguir é por fases, por forma a garantir uma transição progressiva e uma integração dos mercados assente na aplicação gradual de novas regras.

- 5.9 O âmbito do mandato proposto pela Comissão é estabelecido numa recomendação ao Conselho apresentada separadamente, que inclui uma proposta de directrizes de negociação.

É nesta base que a Comissão propõe a negociação e a conclusão de um acordo geral sobre um espaço aberto da aviação com a República da Índia e convida o Conselho a autorizá-la a participar nas negociações relativas a esse acordo, em nome da Comunidade Europeia.

A Comissão trabalhará em estreita cooperação com os Estados-Membros e todas as partes interessadas no desenvolvimento e consecução dos objectivos definidos nas directrizes de negociação.