



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 05.09.2005
COM(2005) 408 final

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

Desenvolvimento de uma política comunitária de aviação civil em relação à Austrália

1. INTRODUÇÃO

- 1.1 O transporte aéreo internacional tem-se regido, tradicionalmente, por acordos bilaterais entre Estados. No entanto, os acórdãos designados “de céu aberto” do Tribunal de Justiça Europeu, de 5 de Novembro de 2002, marcaram o início de uma política externa para o sector da aviação a nível comunitário.

Como sublinhado na Comunicação da Comissão Europeia intitulada “*Desenvolver a agenda da política externa comunitária no sector da aviação*”¹, os acordos entre a Comunidade Europeia e determinados países terceiros criarão, com a abertura dos mercados e a promoção de oportunidades de investimento, novas oportunidades económicas, representando um valor acrescentado substancial. Além disso, esses acordos, ao promoverem a convergência regulamentar, serão o melhor modo de garantir condições de concorrência equitativas.

Assim, a Comissão Europeia propôs que se iniciassem negociações com vista à conclusão de acordos de aviação de âmbito geral nas grandes regiões do mundo, a fim de reforçar as perspectivas de promoção do sector europeu da aviação e garantir condições de concorrência equitativas, procurando ao mesmo tempo reformar a aviação civil internacional.

- 1.2 Em Outubro de 2003, a Austrália pediu a abertura de negociações com vista à conclusão de um acordo sobre a liberalização do transporte aéreo com a Comunidade Europeia. Com a sua política económica e de transportes orientada para o mercado e uma regulamentação rigorosa, a Austrália é um candidato óbvio e promissor a uma nova geração de acordos de transporte aéreo com a Comunidade Europeia.

Por esse motivo, a Comunicação da Comissão “*Desenvolver a agenda da política externa comunitária no sector da aviação*” considerou a Austrália um dos principais países passíveis de um acordo com a Comunidade. Nas suas Conclusões sobre relações externas no sector da aviação, o Conselho registou expressamente a Austrália como potencial candidato para um futuro pedido de mandatos globais de negociação².

- 1.3 Além disso, a Austrália demonstrou o seu empenho em reformar o quadro regulamentar do transporte aéreo conjuntamente com a Comunidade Europeia, ao rubricar com esta um acordo sobre certos aspectos dos serviços aéreos em 7 de Abril de 2005.

Um acordo com a Austrália sobre a liberalização do transporte aéreo reforçará as boas relações com este país, o qual partilha os objectivos da Comunidade de reforma do enquadramento do transporte aéreo internacional. O acordo trará vantagens económicas para as transportadoras aéreas, aeroportos, passageiros, carregadores, o sector do turismo e a economia em geral, tanto na União Europeia como na

¹ COM(2005) 79 final, de 11.3.2005.

² Conclusões do Conselho de 27 de Junho de 2005 sobre o desenvolvimento da agenda da política externa comunitária no sector da aviação.

Austrália. Além disso e igualmente importante, será um marco no caminho para uma reforma internacional do quadro regulamentar que rege o sector do transporte aéreo.

- 1.4 Com a presente Comunicação, a Comissão recomenda, por conseguinte, ao Conselho que a autorize a negociar um acordo geral sobre um Espaço Aberto da Aviação com a Austrália, 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 protecção dos passageiros e a aplicação de regras da concorrência que garantam condições de concorrência equitativas e justas.

Nos últimos anos, desenvolveram-se contactos exploratórios positivos entre o *Department of Transport and Regional Services* da Austrália e os serviços da Comissão Europeia, que podem constituir uma boa base para iniciar negociações formais com a Austrália.

2. O ACTUAL QUADRO REGULAMENTAR DOS SERVIÇOS AÉREOS ENTRE A COMUNIDADE EUROPEIA E A AUSTRÁLIA

Acordos bilaterais de serviços aéreos entre os Estados-Membros da UE e a Austrália

- 2.1 Actualmente, o transporte aéreo entre a Austrália e a União Europeia rege-se por 15 acordos bilaterais de serviços aéreos³. Não existe neste momento base jurídica para os serviços aéreos entre a Austrália e os outros 10 Estados-Membros da UE.

O actual quadro regulamentar dos serviços aéreos entre a Comunidade e a Austrália os serviços aéreos entre a Austrália e os outros 10 Estados-Membros da UE não permite que as companhias aéreas, os passageiros e os carregadores tirem pleno partido dos mercados livres. Os acordos bilaterais de serviços aéreos vigentes estabelecem um quadro desequilibrado para os serviços aéreos entre a UE e a Austrália, dado que nem todos os acordos são igualmente liberais no que respeita às liberdades e às capacidades disponíveis. Estas diferenças nos acordos bilaterais de serviços aéreos dos Estados-Membros com a Austrália originam desigualdades nas oportunidades oferecidas às transportadoras aéreas da Comunidade.

- 2.2 Como acontece com a maioria dos acordos bilaterais de serviços aéreos, os acordos bilaterais de serviços aéreos em vigor entre os Estados-Membros da UE e a Austrália prevêem restrições de nacionalidade que foram consideradas ilegais pelo Tribunal de Justiça Europeu. Em Abril de 2005, a Comissão Europeia chegou a acordo com as autoridades aeronáuticas australianas sobre certos aspectos dos serviços aéreos (“Acordo Horizontal”)⁴, tendo essas disposições relativas à nacionalidade sido substituídas por uma disposição comunitária. Este acordo permite, sob reserva dos

³ A Alemanha, a Áustria, a Dinamarca, a Finlândia, a França, a Grécia, a Irlanda, a Itália, o Luxemburgo, Malta, os Países Baixos, a Polónia, o Reino Unido, a República Checa e a Suécia, concluíram acordos bilaterais de serviços aéreos com a Austrália.

⁴ Proposta de Decisão do Conselho sobre a assinatura e aplicação provisória do Acordo entre a Comunidade Europeia e o Governo da Austrália sobre certos aspectos dos serviços aéreos, COM(2005) 264.

direitos de tráfego disponíveis, que, em princípio, todas as companhias aéreas da UE operem voos para a Austrália com partida de qualquer Estado-Membro da UE em que se encontrem estabelecidas. Devido aos desequilíbrios atrás mencionados, foi necessário incluir uma disposição no recente “Acordo Horizontal” com a Austrália a fim de evitar que sejam eventualmente contornadas as diferentes restrições bilaterais existentes aos direitos de tráfego.

O quadro regulamentar do transporte aéreo na Austrália

- 2.3 Nos últimos anos, a Austrália introduziu grandes alterações na sua política de aviação com a intenção de promover as viagens, o comércio e o turismo. A liberalização, a nível multilateral, dos acordos internacionais de serviços aéreos, da propriedade das companhias aéreas e da aviação internacional fazem parte dessa nova política.
- 2.4 Os direitos de tráfego disponíveis para as transportadoras aéreas australianas ao abrigo dos acordos bilaterais de serviços aéreos são atribuídos a cada transportadora aérea pela *International Air Services Commission*, um organismo independente. O objectivo da atribuição dos direitos de tráfego é promover a eficiência económica através da concorrência na oferta de serviços aéreos internacionais⁵.

- 2.5 A Austrália concluiu com 22 países acordos “de céu aberto” que prevêm direitos de tráfego ilimitados para voos exclusivamente de transporte de carga.

A Austrália e a Nova Zelândia acordaram, em 1996, na criação de um mercado único da aviação (SAM - *Single Aviation Market*), tendo o acordo sido finalizado em 2002. Na sequência do estabelecimento do mercado único da aviação, o número de companhias aéreas que asseguram voos regulares de transporte de passageiros entre a Austrália e a Nova Zelândia aumentou para 12, o que acarretou um aumento significativo do tráfego de passageiros. O mercado único da aviação abre o mercado dos voos domésticos da Nova Zelândia às transportadoras aéreas australianas e vice-versa.

No âmbito desse mercado único, as transportadoras de ambos os países podem, desde que satisfaçam os requisitos necessários para operarem no mercado doméstico quer da Austrália quer da Nova Zelândia e sejam, pelo menos em 50%, propriedade de nacionais da Austrália e/ou da Nova Zelândia e/ou controladas por estes, explorar voos, incluindo de cabotagem, sem quaisquer restrições de capacidade. As autoridades dos dois países responsáveis pela segurança da aviação também acordaram no reconhecimento mútuo de todos os certificados ligados à actividade aeronáutica.

- 2.6 Na sequência da desregulamentação do mercado australiano em 1990, não existem limitações à propriedade estrangeira para as companhias aéreas domésticas, excepto no que respeita à *Qantas*. O capital de uma companhia aérea doméstica australiana pode ser propriedade, até 100%, de entidades não nacionais, incluindo companhias aéreas estrangeiras. No entanto, a participação estrangeira nas companhias aéreas internacionais está limitada a 49% para garantir que outros países aceitem a

⁵ International Air Services Commission Act 1992, Secção 3.

designação das companhias aéreas, uma vez que a maioria dos acordos bilaterais de serviços aéreos ainda se baseiam nas exigências tradicionais de propriedade nacional⁶. O “Qantas Sale Act” de 1992 estabelece regras específicas sobre a propriedade e o controlo da principal transportadora aérea internacional australiana que limitam a 25% a participação de um investidor estrangeiro único no capital desta. No entanto, o Governo australiano está neste momento a ponderar a eliminação das restrições à participação estrangeira na propriedade da Qantas.

- 2.7 Os comportamentos anti-concorrenciais no sector do transporte aéreo são proibidos pelo “Trade Practices Act” (lei do comércio), cuja execução incumbe à “Competition and Consumer Commission” (Comissão da concorrência e dos consumidores) australiana.

A autoridade para a segurança da aviação civil (“Civil Aviation Safety Authority”) é responsável pela certificação das aeronaves, a atribuição de licenças e a supervisão da segurança, incluindo as inspecções a aeronaves estrangeiras. As transportadoras aéreas registadas na Austrália apresentam excelentes folhas de segurança.

3. REFORÇO DAS RELAÇÕES ENTRE A UNIÃO EUROPEIA E A AUSTRÁLIA

- 3.1 A Austrália é um parceiro político chegado da União Europeia. A relação entre a União Europeia e a Austrália radica em valores comuns e objectivos globais convergentes.

A União Europeia e a Austrália selaram a sua cooperação bilateral com uma Declaração Conjunta em 1997, sendo vontade comum promover o desenvolvimento são da economia mundial com base nos princípios de um mercado livre e aberto.

- 3.2 No que respeita à relação económica, a União Europeia é o maior parceiro comercial da Austrália. As exportações da União Europeia para a Austrália têm registado um crescimento constante, tendo atingido os 18 000 milhões de euros em 2003. As importações da Austrália para a União Europeia cifram-se em 9 000 milhões de euros em 2003. Além disso, a União Europeia é o maior parceiro comercial da Austrália em matéria de serviços. O comércio de serviços entre a Austrália e a União Europeia, que continua a crescer, representou, em 2003, cerca de 40% do comércio geral, cabendo uma parte substancial aos serviços de transporte. A União Europeia é também a fonte mais importante de investimento estrangeiro na Austrália e o segundo destino mais importante para os investimentos australianos no estrangeiro.
- 3.3 A Agenda de Cooperação entre a União Europeia e a Austrália, revista em 2004, prevê uma cooperação estreita entre os dois parceiros com o fim de promover a liberalização do transporte aéreo nas diversas instâncias internacionais pertinentes. Além disso, tendo em conta o empenho mútuo na liberalização do sector aeronáutico, são incentivadas as discussões bilaterais no domínio do transporte aéreo.

Em Fevereiro de 2005, por ocasião da tróica ministerial UE-Austrália, o Governo australiano confirmou o seu interesse num acordo de aviação com a Comunidade. Tal

⁶ *Air Navigation Act 1920*, Secção 11A.

acordo contribuirá significativamente para reforçar as relações bilaterais entre a União Europeia e a Austrália.

4. BENEFÍCIOS ECONÓMICOS DE UM ACORDO GERAL DE TRANSPORTE AEREO ENTRE A COMUNIDADE EUROPEIA E A AUSTRÁLIA

- 4.1 Cerca de um milhão de passageiros são transportados anualmente em voos directos entre a União Europeia e a Austrália. Os voos directos de passageiros entre a União Europeia e a Austrália são actualmente explorados pela *Qantas* e pela *British Airways* ao abrigo de um acordo de serviço conjunto (“Joint Service Agreement”) e pela *Austrian Airlines* e a *Virgin Atlantic*. No entanto, devido à distância, os voos entre a Europa e a Austrália exigem uma escala intermédia. Nessas circunstâncias, as ligações não-directas que prevêm voos de correspondência a partir do Sudeste Asiático e da região do Golfo oferecem uma solução equivalente aos voos directos com uma escala entre a União Europeia e a Austrália.

Cerca de 50% dos passageiros que voam entre a UE e a Austrália são transportados por transportadoras aéreas asiáticas ou do Médio Oriente em voos não-directos entre a União Europeia e a Austrália⁷. A dimensão anual total do mercado dos serviços aéreos entre a União Europeia e a Austrália ronda, por conseguinte, os 2 milhões de passageiros, o que faz com que a Austrália seja um dos mercados do transporte aéreo de longo curso mais importantes para a União Europeia.

- 4.2 A maioria dos voos entre a Europa e a Austrália faz uma escala intermédia na Ásia. Atendendo a que a viabilidade económica de tais operações depende da possibilidade de transportar passageiros entre o ponto de escala e a Austrália, os direitos de quinta liberdade⁸ entre a Austrália e os pontos de escala adquirem um valor económico substancial para as transportadoras aéreas da UE. As transportadoras aéreas da UE que operam voos com destino à Austrália ou com partida da Austrália transportam uma parte substancial de passageiros e carga entre a Austrália, por um lado, e Singapura, a Tailândia, a Malásia e Hong Kong, por outro.

Benefícios e valor acrescentado de uma abordagem comunitária

- 4.3 Ainda que o impacto económico imediato da liberalização do transporte aéreo entre a Comunidade Europeia e a Austrália seja moderado para a economia comunitária a curto prazo, dada a quota limitada dos voos directos no mercado UE-Austrália, a eliminação das restrições poderá aumentar as oportunidades de mercado para as transportadoras aéreas comunitárias e a importância dos voos directos na totalidade do mercado UE-Austrália. A eliminação de todas as restrições entre a UE e a Austrália aumentará a capacidade das transportadoras aéreas da UE de concorrerem com as transportadoras do Médio ou do Extremo Oriente que se apoderaram de uma parte substancial do mercado UE-Austrália. Os passageiros da UE disporão, desse modo, de maiores possibilidades de escolha de voos para a Austrália. As

⁷ Fonte: *Australian Competition and Consumer Commission* (2004).

⁸ Os direitos de quinta liberdade permitem a uma transportadora aérea efectuar serviços de transporte de passageiros e carga de um país para um país terceiro com partida do seu país de origem; por exemplo, o direito de uma transportadora do Reino Unido de transportar passageiros entre Singapura e a Austrália num voo com partida do Reino Unido.

transportadoras aéreas da UE poderão aumentar a sua quota no importante mercado dos voos de longo curso.

Um aumento dos serviços aéreos (directos) intensificará os fluxos comerciais e turísticos entre a UE e a Austrália e, consequentemente, trará benefícios económicos mais vastos para a economia da UE. Os aeroportos, as empresas do ramo da aeronáutica e os construtores de aeronaves serão outros tantos beneficiários da intensificação dos serviços aéreos entre a UE e a Austrália.

- 4.4 Com o seu quadro regulamentar moderno e a sua política económica e de transportes orientada para o mercado, a Austrália é um candidato óbvio ao aprofundamento das relações aeronáuticas com a Comunidade num Espaço Aberto da Aviação – quer em termos de acesso ao mercado quer de cooperação e convergência regulamentar. O reforço da cooperação regulamentar entre a UE e a Austrália favorecerá o desenvolvimento dos serviços aéreos entre a UE e a Austrália.
- 4.5 Todavia, mais importante ainda do que o impacto económico a curto prazo é o impacto económico a médio prazo sobre outros mercados do transporte aéreo. Os benefícios económicos da abertura dos mercados da aviação internacional foram claramente identificados num estudo encomendado pela Comissão Europeia sobre o impacto económico de um espaço aberto da aviação entre a UE e os EUA⁹. Liberto das actuais restrições ao número de voos semanais e rotas aéreas, é provável que o tráfego aéreo aumente. Com a abertura do acesso ao mercado, as companhias aéreas poderão aproveitar as novas oportunidades de mercado e oferecer serviços aéreos nos trajectos procurados pelos seus clientes. Os fluxos de investimento transfronteiras trarão maiores ganhos de eficiência.

A liberalização total do transporte aéreo com a Austrália apenas pode ser conseguida através de uma acção a nível comunitário. Atendendo a que as regras relativas à propriedade das transportadoras comunitárias são impostas pelo direito comunitário, tem de ser a Comunidade a proceder à liberalização recíproca das exigências em matéria de propriedade e controlo.

O impacto mais vasto nas relações em matéria de transporte aéreo com outros países terceiros trará benefícios económicos significativos para a economia europeia. Dada a existência do mercado único da aviação entre a Austrália e a Nova Zelândia e o elevado nível de integração já conseguido entre estes dois mercados, os benefícios de um espaço aberto da aviação com a Austrália serão acrescidos pelo facto de o mercado combinado ter maior dimensão.

Em consequência da abertura dos mercados da aviação:

- as companhias aéreas aumentarão a sua eficiência e melhorarão a sua competitividade internacional;
- os passageiros e carregadores beneficiarão de maiores possibilidades de escolha;

⁹ Brattle Group, “*The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area*”, estudo realizado para a Comissão Europeia, Dezembro de 2002.

- os aeroportos, os serviços ligados à aviação e a indústria de construção de aeronaves beneficiarão do aumento do transporte aéreo;
- o aumento do tráfego favorecerá o crescimento dos fluxos comerciais e turísticos.

4.6 Os benefícios potenciais evidentes de um acordo com a Austrália sobre um espaço aberto da aviação foram confirmados num estudo de impacto efectuado por consultores independentes. Embora os benefícios económicos a curto prazo possam ser relativamente limitados devido à ausência de voos sem escala entre a Comunidade e a Austrália e ao grau já existente de acesso ao mercado, o impacto económico de um acordo com a Austrália será, apesar de tudo, considerável. O estudo recente confirmou que o quadro regulamentar e político para o transporte aéreo na Austrália permitirá à Comunidade estabelecer um modelo de acordo com esse país que resultará numa maior convergência regulamentar e em novas oportunidades para as empresas e os utilizadores da UE. Um espaço aberto da aviação entre a UE e a Austrália poderá aumentar a competitividade das companhias aéreas comunitárias face às suas concorrentes do Médio e do Extremo Oriente no mercado UE-Austrália. A existência desse espaço aberto poderá originar um aumento dos voos directos entre a UE e a Austrália e uma melhor distribuição do tráfego aéreo, hoje em dia demasiado concentrado em Londres. Poderá criar mais serviços de transporte com uma escala entre cidades da UE e destinos na Austrália, para maior conveniência dos passageiros comunitários. O estudo sublinhou ainda os benefícios económicos substanciais a longo prazo para o sector do transporte aéreo europeu, para os seus utilizadores e para outros actores económicos, tendo em conta as implicações nas relações com outros países.

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

5.1 A modernização do quadro para o transporte aéreo entre a UE e a Austrália oferece novas e significativas oportunidades para desenvolver o transporte aéreo em condições de concorrência equitativas. Além disso, as já excelentes relações comerciais e políticas entre a UE e a Austrália sairão também reforçadas.

O modelo de parceria entre a União Europeia e a Austrália em matéria de transporte aéreo é fruto da vontade de avançar com uma agenda de reformas a nível internacional. O acordo sobre a liberalização do transporte aéreo entre a Comunidade Europeia e a Austrália daí resultante substituirá os acordos bilaterais de serviços aéreos existentes entre a Austrália e os Estados-Membros da UE e estabelecerá um enquadramento moderno para os serviços aéreos entre a UE e a Austrália, prevendo a máxima abertura possível do acesso ao mercado e normas regulamentares o mais rigorosas possível. Poderá, assim, servir de modelo para uma parceria alargada em matéria de transporte aéreo com outros países terceiros.

5.2 As negociações de um acordo com a Austrália sobre um espaço aberto da aviação terão em vista abrir o acesso ao mercado e criar oportunidades de investimento. A abertura do acesso ao mercado não pode limitar-se aos direitos de terceira e quarta liberdades, devendo incluir os de quinta liberdade¹⁰. A Austrália não pode ser servida por voos sem escala provenientes da Europa. Por conseguinte, os serviços aéreos entre a UE e a Austrália são operados fazendo escala em pontos intermédios, como Singapura, Tailândia ou Hong Kong, que, em si mesmos, são mercados significativos. A exploração das ligações aéreas entre os pontos intermédios e a Austrália sem os respectivos direitos de tráfego não seria economicamente viável. Por conseguinte, os direitos de quinta liberdade em relação a esses pontos intermédios são essenciais para garantir os potenciais benefícios do acordo.

A abertura recíproca do acesso ao mercado com a Austrália já foi implementada por alguns Estados-Membros. Outros Estados-Membros, porém, não atingiram ainda um grau avançado de acesso ao mercado nas suas relações com aquele país. Este quadro desequilibrado tem originado desigualdades de oportunidades para as transportadoras aéreas comunitárias, o que está em contradição com o princípio da igualdade de oportunidades para todas as transportadoras aéreas comunitárias que caracteriza o mercado único. Um acordo geral de transporte aéreo a nível comunitário tornará coerentes as relações da Comunidade com a Austrália em matéria de aviação e conferirá direitos e oportunidades iguais a todas as transportadoras aéreas comunitárias no que respeita aos serviços aéreos para a Austrália. As negociações a nível comunitário poderão conduzir à liberalização total. Em negociações bilaterais recentes com Estados-Membros, a Austrália indicou que uma liberalização total do acesso ao mercado, incluindo os direitos de sétima e de oitava liberdades, apenas poderá ser concretizada com a Comunidade e não com os Estados-Membros individualmente¹¹.

Além disso, o referido acordo criará novas oportunidades de mercado para as transportadoras aéreas dos Estados-Membros que neste momento não têm quaisquer direitos em matéria de transporte aéreo da e para a Austrália. Um acordo de transporte aéreo a nível comunitário oferecerá também às transportadoras mais pequenas a possibilidade de alargarem a sua rede à Austrália. Embora a procura de tráfego entre vários Estados-Membros e a Austrália não torne necessariamente os voos directos comercialmente viáveis, as transportadoras aéreas poderão procurar obter benefícios comerciais através de acordos de partilha de códigos nos voos para e da Austrália.

Um acordo UE-Austrália permitirá ao sector europeu da aviação tirar vantagens de um acesso mais aberto ao mercado dos voos para e da Austrália. A eliminação das restrições existentes ajudará o sector europeu da aviação a concorrer com as transportadoras aéreas do Médio e do Extremo Oriente que se apoderaram de uma

¹⁰ A terceira liberdade é o direito de transportar passageiros e carga da UE para a Austrália. A quarta liberdade é o direito de transportar passageiros e carga da Austrália para a UE. A quinta liberdade é o direito de transportar passageiros e carga de um ponto intermédio para a Austrália num serviço com partida da UE.

¹¹ A sétima liberdade é o direito de transportar passageiros e carga entre dois países que não o país de que é nacional a transportadora aérea; por exemplo, uma transportadora aérea da UE que opera voos entre a Austrália e a Nova Zelândia. A oitava liberdade é o direito de transportar passageiros e carga em ligações domésticas num país terceiro.

parte substancial do mercado dos voos UE-Austrália. A substituição dos voos não-directos com escala na região do Golfo ou no Sudeste Asiático por mais voos directos com partida da UE beneficiará os aeroportos comunitários. Um acordo UE-Austrália que crie um espaço aberto da aviação permitirá que o sector aeronáutico europeu invista na Austrália e beneficie do capital proveniente da Austrália. Por outro lado, permitirá que as transportadoras de carga europeias estabeleçam ligações internacionais para o transporte de carga na região Ásia-Pacífico, aumentando assim a eficiência das suas operações, e ofereçam serviços de acordo com as necessidades da sua clientela mundial, deixando de estar constrangidas pela necessidade de combinar os direitos previstos nos acordos bilaterais. A abertura dos mercados e o consequente aumento da concorrência nas ligações entre a Europa e a Austrália trarão vantagens suplementares para os passageiros e carregadores europeus.

- 5.3 O funcionamento dos mercados da aviação abertos precisa de ser enquadrado de modo a garantir condições de concorrência leal e normas rigorosas de segurança (intrínseca e extrínseca) e protecção ambiental. Por conseguinte, um acordo deverá igualmente prever a manutenção e o reforço de normas rigorosas de segurança (intrínseca e extrínseca) e de protecção ambiental para os serviços aéreos entre a União Europeia e a Austrália e estabelecer condições equitativas que evitem distorções da concorrência.

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 produzirá efeitos colaterais indesejados, nomeadamente sobre a qualidade do ar e os níveis de ruído nas imediações dos aeroportos e através da sua contribuição para as alterações climáticas globais. É importante que o acordo não restrinja a possibilidade de aplicação de instrumentos regulamentares e económicos pela UE para atenuar esses efeitos adversos.

Outra questão essencial nos mercados abertos da aviação é a preservação de condições de concorrência leais. Ao estabelecer um maior nível de convergência regulamentar, um acordo geral de transporte aéreo entre a Comunidade e a Austrália garantirá condições de concorrência equitativas, evitando distorções.

A Austrália está bem preparada para um elevado nível de convergência regulamentar com a Comunidade, sendo excelentes as perspectivas nessa matéria.

A convergência regulamentar apenas pode ser conseguida a nível comunitário. Os acordos bilaterais não garantem uma cooperação adequada em matéria regulamentar. Um acordo UE-Austrália deverá estabelecer mecanismos de cooperação que garantam o respeito e o posterior desenvolvimento das regras do acordo.

Esta parceria pode evoluir progressivamente para um espaço aberto da aviação entre a Comunidade Europeia e a Austrália. As conversações exploratórias mostraram que a Austrália partilha a ambição da Comunidade de estabelecer um enquadramento modernizado para os serviços aéreos internacionais, livre das actuais restrições e com a possibilidade de oferta de serviços a nível global. O resultado da nova parceria proposta enviará um sinal claro a outros países terceiros para que também eles

adiram à tendência para uma maior flexibilidade do enquadramento internacional do transporte aéreo.

5.4 Os benefícios económicos de um acordo de transporte aéreo com a Austrália aumentarão com a conclusão de acordos semelhantes com os países da Ásia que servem de pontos de escala principais. Assim, a nova parceria entre a União Europeia e a Austrália deverá estar aberta a outros países que queiram aderir.

5.5 O sector da aviação civil oferece novas e significativas oportunidades para reforçar a cooperação no sector do transporte aéreo e benefícios mútuos para a Austrália e a União Europeia.

À luz do que precede, a Comissão Europeia recomenda, pois, ao Conselho que a autorize a iniciar negociações com a Austrália com vista à conclusão de um acordo geral de transporte aéreo.

5.6 A Comissão trabalhará em estreita cooperação com os Estados-Membros e todas as partes interessadas para o desenvolvimento e a consecução dos objectivos definidos nas directrizes de negociação.