COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 24.4.2023
COM(2023) 211 final

2023/0110 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, no âmbito do Comité do Comércio das Aeronaves Civis, no que diz respeito à adesão do Brasil ao Acordo relativo ao Comércio das Aeronaves Civis

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OBJETO DA PROPOSTA

A presente proposta diz respeito à decisão que estabelece a posição a tomar, em nome da União, no Comité do Comércio das Aeronaves Civis («Comité»), relativamente à adoção prevista de uma decisão desse Comité sobre a adesão do Brasil ao Acordo relativo ao Comércio das Aeronaves Civis.

2. CONTEXTO DA PROPOSTA

2.1. Acordo relativo ao Comércio das Aeronaves Civis

O Acordo relativo ao Comércio das Aeronaves Civis («Acordo») é um acordo multilateral no quadro da OMC cujo objetivo é eliminar os direitos de importação sobre todas as aeronaves, exceto as aeronaves militares, bem como sobre os motores destinados a aeronaves civis e respetivas partes e componentes, todas as componentes e todos os subconjuntos destinados a aeronaves civis e ainda simuladores de voo e respetivas partes e componentes. O Acordo entrou em vigor em 1 de janeiro de 1980.

A União Europeia (UE) é parte no Acordo[1]. São igualmente partes no Acordo por direito próprio 19 Estados-Membros da UE[2]. Como a política comercial comum é da competência exclusiva da UE e a adesão da UE à OMC abrange os territórios a que se aplica a política comercial comum (ou seja, os Estados-Membros da UE), a Comissão expressará a posição no Comité em nome da União e dos seus Estados-Membros.

Em 14 de junho de 2022, o Brasil apresentou ao Comité o seu pedido de adesão ao Acordo, juntamente com a proposta de compromissos pautais.

Em 10 de outubro de 2022, o Comité debateu o processo de exame do pedido de adesão do Brasil ao Acordo, que constitui o primeiro pedido de adesão a ser examinado por membros da OMC no quadro deste Comité.

A decisão do Conselho prevista, que é objeto da presente proposta, autoriza a Comissão a exprimir, no âmbito do Comité, a posição, em nome da União Europeia, sobre a adesão do Brasil.

2.2. Comité do Comércio das Aeronaves Civis

O Comité tem a missão de examinar a aplicação do Acordo e realizar consultas sobre a evolução da indústria aeronáutica civil, a fim de determinar se são necessárias alterações para garantir que as trocas comerciais continuem livres e isentas de distorções.

As decisões do Comité são adotadas por consenso. Quando não for possível adotar uma decisão por consenso, a questão é sujeita a votação.

2.3. Ato previsto do Comité

Embora de momento não tenha sido acordada uma data específica, o Comité deverá adotar, num futuro próximo, uma decisão relativa à adesão do Brasil ao Acordo («ato previsto»).

O ato previsto será adotado pelo Comité com base no artigo 9.1.3 do Acordo e no ponto 5 da nota de orientação sobre a aplicação do mesmo artigo. Esta último prevê que no contexto de

---

[1] Decisão do Conselho, de 10 de Dezembro de 1979, relativa à conclusão dos acordos multilaterais resultantes das negociações comerciais de 1973-1979 (JO L 71 de 17.3.1980, p. 1).

[2] Áustria, Alemanha, Bélgica, Bulgária, Dinamarca, Espanha, Estónia, França, Grécia, Irlanda, Itália, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Malta, Países Baixos, Portugal, Roménia e Suécia.

uma decisão do Comité que aprova as condições de adesão, o Governo requerente toma todas as medidas necessárias para respeitar as condições da respetiva adesão e, com o consentimento do Comité, o Governo requerente pode depositar junto do diretor-geral da OMC um instrumento de adesão que indique as condições assim acordadas.

O objetivo do ato previsto é permitir que o Brasil adira ao Acordo e reforçar o comércio livre e sem distorções no setor das aeronaves civis.

O ato previsto tornar-se-á vinculativo para as Partes, em conformidade com o artigo 9.3.1. do Acordo, que dispõe que o Acordo entra em vigor «[...] para qualquer outro governo [...] no trigésimo dia a contar da data da sua aceitação ou adesão».

3. POSIÇÃO A TOMAR EM NOME DA UNIÃO

Notas gerais

O objetivo da presente proposta é autorizar a UE a aderir a um eventual consenso no Comité sobre o ato previsto.

Embora ainda não seja totalmente claro quando poderão os signatários chegar a consenso, a posição da UE tem de ser previamente definida pelo Conselho, nos termos do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

A posição proposta pela União consiste em apoiar a adesão do Brasil ao Acordo, que a Comissão recomenda pelas seguintes razões:

Proposta do Brasil

Direitos aduaneiros e outros encargos

O Brasil propõe ao Comité compromissos pautais conformes às obrigações constantes do artigo 2.1 do Acordo. Assim que as discussões relativas aos compromissos pautais do Brasil forem concluídas no Comité e a lista de posições pautais que refletem essas obrigações for confirmada, o Brasil estará pronto a incorporar oportunamente a isenção de direitos quanto aos produtos referidos na sua lista do GATT. Uma vez concluído o procedimento de adesão do Brasil, o Acordo será integrado na ordem jurídica brasileira.

O Brasil já isenta de direitos todos os produtos enumerados nos compromissos pautais que propôs, quando destinados a aeronaves civis. No que diz respeito às obrigações previstas no artigo 2.1.2, a legislação brasileira em vigor já concede isenção de direitos aos produtos utilizados na reparação de aeronaves. Quanto aos compromissos previstos no artigo 2.2 do Acordo, o Brasil já dispõe de um regime de destino especial da administração aduaneira que concede uma isenção de direitos comparável ao tratamento concedido por outros signatários do Acordo, que não constitui um entrave ao comércio nem é incompatível com as disposições aplicáveis do GATT e de outros acordos multilaterais negociados sob os auspícios do GATT.

Obstáculos técnicos ao comércio

Em relação às obrigações previstas no artigo 3.º, no que respeita aos obstáculos técnicos ao comércio, o Brasil participa ativamente nos debates do Comité dos Obstáculos Técnicos ao Comércio da OMC e não adota qualquer política contrária ao Acordo sobre os Obstáculos Técnicos ao Comércio.

Contratos celebrados segundo instruções dos poderes públicos, subcontratações obrigatórias e incentivos

As práticas, orientações e procedimentos de contratação pública do Brasil já estão em conformidade com os requisitos do Acordo. Como princípio geral, várias disposições da lei

brasileira em matéria de contratos públicos - Lei n.º 14.133/2021 - proíbem a diferença de tratamento entre fornecedores nacionais e estrangeiros. Como a legislação em vigor já promove este alinhamento, as alterações operacionais introduzidas pelo Secretariado de Gestão do Ministério da Economia através da Instrução Normativa n.º 10, de fevereiro de 2020, garantiram que mesmo as empresas estrangeiras não estabelecidas no Brasil poderiam ter acesso a oportunidades de contratação pública.

Restrições ao comércio

O Brasil não aplica restrições quantitativas nem requisitos em matéria de licenças de importação para restringir as importações de aeronaves civis de forma incompatível com as disposições aplicáveis do GATT e de outros acordos multilaterais negociados no âmbito do GATT. Do mesmo modo, não existem restrições quantitativas nem requisitos em matéria de licenças de exportação destinados a restringir, por razões comerciais ou concorrenciais, as exportações de aeronaves civis para outros signatários de uma forma incompatível com as disposições aplicáveis do GATT e ao abrigo de outros acordos multilaterais negociados sob os auspícios do GATT.

Auxilios públicos, crédito à exportação e comercialização das aeronaves

Em 2007, o Brasil tornou-se participante no «Acordo Setorial relativo aos Créditos à Exportação de Aeronaves Civis» (ASU), que é um anexo do Convénio relativo aos créditos à exportação que beneficiam de apoio oficial da Organização de Cooperação e de Desenvolvimento Económico (OCDE). Por conseguinte, os programas brasileiros de apoio oficial ao crédito à exportação seguem rigorosamente as orientações do ASU, o que significa que não concedem créditos à exportação que beneficiam de apoio oficial em termos e condições mais favoráveis do que os estabelecidos no ASU.

Governos regionais e locais

De acordo com a Constituição brasileira, o Presidente da República tem o poder exclusivo de celebrar tratados internacionais *ad referendum* do Congresso Nacional. Além disso, tal como referido anteriormente, a adoção de legislação nos termos do Acordo pelo Governo Federal do Brasil após a ratificação internacional ou adesão significa que este Acordo constitui um instrumento jurídico vinculativo no país.

Recomendação

A adesão do Brasil ao Acordo deverá contribuir muito positivamente para uma maior abertura internacional dos mercados da aviação civil, graças ao aumento do número de Partes no Acordo, incentivando assim outros países a aderirem a este. A Comissão recomenda que se aceite a oferta do Brasil.

Por conseguinte, propõe-se que a Comissão seja autorizada a expressar, no âmbito do Comité das Aeronaves Civis, a posição da União a favor da adesão do Brasil ao Acordo.

A iniciativa é plenamente coerente com as disposições em vigor nesta matéria. Foram adotadas decisões semelhantes em relação, por exemplo, à adesão da Austrália ou da Nova Zelândia a outro acordo específico da OMC, ou seja, o Acordo sobre Contratos Públicos.

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica processual

4.1.1. Princípios

O artigo 218.º, n.º 9, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) prevê decisões que definem *as posições a tomar em nome da União numa instância criada por um*

acordo, quando essa instância for chamada a adotar atos que produzam efeitos jurídicos, com exceção dos atos que completem ou alterem o quadro institucional do acordo.

A noção de *atos que produzam efeitos jurídicos* inclui os atos que produzem efeitos jurídicos por força das normas de direito internacional que regulam a instância em questão. Esta noção inclui ainda os instrumentos que não têm efeito vinculativo por força do direito internacional, mas que *tendem a influenciar de forma determinante o conteúdo da regulamentação adotada pelo legislador da União*[3].

4.1.2. Aplicação ao caso em apreço

O Comité é um órgão criado pelo artigo 8.1 do Acordo.

O ato que o Comité deve adotar é um ato que produz efeitos jurídicos. O ato previsto será vinculativo por força do direito internacional, em conformidade com o artigo 9.3.1 do Acordo relativo ao Comércio das Aeronaves Civis.

O ato previsto não completa nem altera o quadro institucional do Acordo.

Por conseguinte, a base jurídica processual da decisão proposta é o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

4.2. Base jurídica material

4.2.1. Princípios

A base jurídica material para a adoção de uma decisão ao abrigo do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE depende essencialmente do objetivo e do conteúdo do ato previsto em relação ao qual é adotada uma posição em nome da União. Se o ato previsto prosseguir duas finalidades ou tiver duas componentes, e se uma dessas finalidades ou componentes for identificável como principal e a outra como sendo apenas acessória, a decisão a adotar ao abrigo do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE deve assentar numa única base jurídica material, concretamente a exigida pela finalidade ou componente principal ou preponderante.

4.2.2. Aplicação ao caso em apreço

O objetivo principal e o conteúdo do ato previsto dizem respeito à política comercial comum.

A base jurídica material da decisão proposta é, por conseguinte, o artigo 207.º do TFUE.

4.3. Conclusão

A base jurídica da decisão proposta deve ser o artigo 207.º do TFUE, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

[3] Acórdão do Tribunal de Justiça, de 7 de outubro de 2014, Alemanha/Conselho, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, n.os 61 a 64.

2023/0110 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, no âmbito do Comité do Comércio das Aeronaves Civis, no que diz respeito à adesão do Brasil ao Acordo relativo ao Comércio das Aeronaves Civis

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 207.º, n.º 4, primeiro parágrafo, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

(1) O Acordo sobre o Comércio das Aeronaves Civis («Acordo») foi celebrado pela União através da Decisão 80/271/CEE do Conselho[4] e entrou em vigor em 1 de janeiro de 1980.

(2) O Brasil apresentou o seu pedido de adesão ao Acordo ao Comité de Comércio das Aeronaves Civis («Comité») em 14 de junho de 2022, juntamente com a proposta de compromissos pautais.

(3) Tendo em conta esses compromissos, o pedido de adesão do Brasil ao Acordo satisfaz os requisitos nele estabelecidos.

(4) A adesão do Brasil ao Acordo deverá contribuir de forma positiva para o comércio livre e sem distorções no setor da aviação civil.

(5) Nos termos do artigo 9.1.3 do Acordo e do ponto 5 da nota de orientação sobre a aplicação do artigo 9.1.3 do Acordo, o Comité tem poderes para adotar a decisão de aceitar as condições de adesão.

(6) Por conseguinte, é necessário estabelecer a posição a tomar em nome da União, no âmbito do Comité, relativamente à adesão do Brasil ao Acordo,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A posição a tomar, em nome da União, no âmbito do Comité do Comércio das Aeronaves Civis, é a de aceitar a adesão do Brasil ao Acordo relativo ao Comércio das Aeronaves Civis.

[4] JO L 71 de 17.3.1980, p. 1-2.

Artigo 2.º

A destinatária da presente decisão é a Comissão.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho
O Presidente