KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 24.4.2023 r.
COM(2023) 211 final

2023/0110 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Komitetu ds. Handlu Cywilnymi Statkami Powietrznymi w odniesieniu do przystąpienia Brazylii do Porozumienia w sprawie handlu samolotami cywilnymi

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Wniosek dotyczy decyzji ustalającej stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii w ramach Komitetu ds. Handlu Cywilnymi Statkami Powietrznymi („Komitet”) w związku z planowanym przyjęciem decyzji tego Komitetu w sprawie przystąpienia Brazylii do Porozumienia w sprawie handlu samolotami cywilnymi.

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. Porozumienie w sprawie handlu samolotami cywilnymi

Porozumienie w sprawie handlu samolotami cywilnymi („porozumienie”) jest porozumieniem wielostronnym w ramach WTO, mającym na celu zniesienie ceł przywozowych na wszystkie statki powietrzne inne niż wojskowe, a także na cywilne silniki lotnicze oraz ich części i komponenty, wszystkie komponenty i podzespoły cywilnych statków powietrznych, symulatory lotów oraz ich części i komponenty. Porozumienie weszło w życie 1 stycznia 1980 r.

Unia Europejska („UE”) jest stroną porozumienia[1]. Dziewiętnaście państw członkowskich UE jest również pełnoprawnymi stronami porozumienia[2]. Ponieważ wspólna polityka handlowa należy do wyłącznych kompetencji UE, a członkostwo UE w WTO obejmuje terytoria, do których ma zastosowanie wspólna polityka handlowa (tj. państwa członkowskie UE), Komisja przedstawi stanowisko w Komitecie w imieniu Unii i jej państw członkowskich.

14 czerwca 2022 r. Brazylia skierowała do Komitetu wniosek o przystąpienie do porozumienia wraz z proponowanymi zobowiązaniami taryfowymi.

10 października 2022 r. Komitet omówił proces weryfikacji wniosku Brazylii o przystąpienie do porozumienia i jest to pierwszy wniosek o przystąpienie, który ma on zostać zweryfikowany przez członków WTO w tym komitecie.

Planowana decyzja Rady, która jest przedmiotem niniejszego wniosku, umożliwia Komisji wyrażenie w ramach Komitetu stanowiska Unii Europejskiej w sprawie przystąpienia Brazylii.

2.2. Komitet ds. Handlu Cywilnymi Statkami Powietrznymi

Zadaniem Komitetu jest dokonywanie przeglądu wdrażania porozumienia i przeprowadzanie konsultacji w sprawie sytuacji w sektorze cywilnych statków powietrznych w celu ustalenia, czy konieczne są zmiany w celu zapewnienia ciągłości wolnego i niezakłóconego handlu.

Decyzje Komitetu podejmowane są na zasadzie konsensusu. Jeżeli decyzja nie może zostać podjęta w tym trybie, wówczas decyzję w przedmiotowej sprawie podejmuje się przez głosowanie.

2.3. Planowany akt Komitetu

Chociaż w obecnej chwili nie uzgodniono konkretnej daty, Komitet ma przyjąć w najbliższej przyszłości decyzję w sprawie przystąpienia Brazylii do porozumienia („planowany akt”).

---

[1] Decyzja Rady z dnia 10 grudnia 1979 r. dotycząca zawarcia wielostronnych porozumień wynikających z negocjacji handlowych w latach 1973–1979, Dz.U. L 71 z 17.3.1980, s. 1.

[2] Austria, Belgia, Bułgaria, Dania, Estonia, Francja, Niemcy, Grecja, Irlandia, Włochy, Łotwa, Litwa, Luksemburg, Malta, Niderlandy, Portugalia, Rumunia, Hiszpania i Szwecja.

Planowany akt zostałby przyjęty przez Komitet na podstawie art. 9.1.3 porozumienia i pkt 5 wytycznych w sprawie wykonania art. 9.1.3 porozumienia. Ten ostatni przepis stanowi, że „[w] przypadku decyzji Komitetu wyrażającej zgodę na warunki przystąpienia rząd składający wniosek podejmuje wszelkie niezbędne kroki w celu spełnienia warunków swojego przystąpienia, a za zgodą Komitetu rząd składający wniosek może złożyć u Dyrektora Generalnego WTO dokument przystąpienia, w którym określone są w ten sposób uzgodnione warunki".

Celem planowanego aktu jest umożliwienie Brazylii przystąpienia do porozumienia oraz wzmocnienie swobodnego i niezakłóconego handlu w sektorze cywilnych statków powietrznych.

Planowany akt stanie się wiążący dla stron zgodnie z art. 9.3.1 porozumienia, który stanowi, że „Porozumienie wchodzi w życie [...] w odniesieniu do każdego z pozostałych rządów [...] trzydziestego dnia po dacie jego przyjęcia lub przystąpienia do niniejszego Porozumienia".

3. STANOWISKO, JAKIE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

Uwagi ogólne

Celem niniejszego wniosku jest umożliwienie UE przyłączenia się do ewentualnego konsensusu w Komitecie w sprawie planowanego aktu.

Chociaż nie jest jeszcze w pełni jasne, kiedy sygnatariusze będą w stanie osiągnąć konsensus, stanowisko UE musi zostać ustalone z wyprzedzeniem przez Radę, zgodnie z art. 218 ust. 9 TFUE.

Proponowane stanowisko Unii polega na poparciu przystąpienia Brazylii do porozumienia. Komisja zaleca przyjęcie takiego stanowiska z następujących powodów:

Oferta Brazylii

Cła i inne opłaty

Brazylia oferuje Komitetowi zobowiązania taryfowe na mocy obowiązków określonych w art. 2.1 porozumienia. Po zakończeniu dyskusji w ramach Komitetu dotyczących zobowiązań taryfowych Brazylii i uzgodnieniu wykazu pozycji taryfowych odzwierciedlających te zobowiązania, Brazylia byłaby gotowa we właściwym czasie włączyć bezcłowe traktowanie wymienionych produktów do swojej listy koncesyjnej GATT. Po zakończeniu procedury przystąpienia Brazylii porozumienie zostanie włączone do brazylijskiego porządku prawnego.

Brazylia stosuje już bezcłowe traktowanie w odniesieniu do wszystkich produktów wymienionych w proponowanych przez Brazylię zobowiązaniach taryfowych, gdy są one przeznaczone do stosowania w cywilnych statkach powietrznych. Jeżeli chodzi o zobowiązania wynikające z art. 2.1.2, obecnie obowiązujące przepisy Brazylii zezwalają już na bezcłowe traktowanie produktów wykorzystywanych do naprawy statków powietrznych. Jeżeli chodzi o zobowiązania określone w art. 2.2 porozumienia, Brazylia posiada już system celny końcowego przeznaczenia, który zapewnia bezcłowe traktowanie porównywalne z traktowaniem zapewnianym przez innych sygnatariuszy porozumienia, co nie stanowi przeszkody w handlu ani nie jest niezgodne z mającymi zastosowanie postanowieniami GATT i innymi umowami wielostronnymi negocjowanymi pod auspicjami GATT.

Bariery techniczne w handlu

Jeżeli chodzi o zobowiązania wynikające z art. 3, dotyczące barier technicznych w handlu, Brazylia aktywnie uczestniczy w dyskusjach Komitetu ds. Barier Technicznych w Handlu

w ramach WTO i nie prowadzi żadnej polityki sprzecznej z Porozumieniem w sprawie barier technicznych w handlu.

Zamówienia kierowane przez rząd, obowiązkowe umowy o podwykonawstwo i zachęty

Praktyki, wytyczne i procedury udzielania zamówień w Brazylii są już zgodne z wymogami porozumienia. Co do zasady, szereg przepisów brazylijskiej krajowej ustawy o zamówieniach publicznych – ustawy 14,133/2021 – zakazuje odmiennego traktowania dostawców krajowych i zagranicznych. Ponieważ obecna ustawa już wspiera to dostosowanie, zmiany operacyjne wprowadzone przez Sekretariat Zarządzania Ministerstwa Gospodarki w drodze instrukcji normatywnej nr 10 z lutego 2020 r. zapewniły nawet przedsiębiorstwom zagranicznym niemającym siedziby w Brazylii dostęp do zamówień publicznych.

Ograniczenia w handlu

Brazylia nie stosuje ograniczeń ilościowych ani wymogów w zakresie licencjonowania przywozu w celu ograniczenia przywozu cywilnych statków powietrznych w sposób niezgodny z mającymi zastosowanie postanowieniami GATT i innymi wielostronnymi umowami negocjowanymi pod auspicjami GATT. Podobnie brak jest ograniczeń ilościowych czy wymogów w zakresie licencjonowania przywozu mających na celu ograniczenie, z powodów handlowych lub konkurencyjnych, wywozu cywilnych statków powietrznych w sposób niezgodny z mającymi zastosowanie postanowieniami GATT i innymi wielostronnymi umowami negocjowanymi pod auspicjami GATT.

Wsparcie rządowe, kredyty eksportowe i wprowadzanie do obrotu statków powietrznych

W 2007 r. Brazylia stała się uczestnikiem „Uzgodnienia sektorowego w sprawie kredytów eksportowych dotyczących cywilnych statków powietrznych", które stanowi załącznik do Porozumienia w sprawie oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych Organizacji Współpracy i Rozwoju Gospodarczego (OECD). W związku z tym brazylijskie oficjalne programy wsparcia kredytów eksportowych zapewniają ścisłe przestrzeganie wytycznych uzgodnienia sektorowego dotyczącego statków powietrznych, co oznacza, że nie zapewniają one oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych na warunkach korzystniejszych niż warunki określone w uzgodnieniu sektorowym.

Władze regionalne i samorządowe

Zgodnie z brazylijską konstytucją Prezydent Republiki ma wyłączne uprawnienia do zawierania traktatów międzynarodowych *ad referendum* w Kongresie Narodowym. Ponadto, jak wspomniano powyżej, przyjęcie przez rząd federalny Brazylii ustawodawstwa zgodnego z warunkami porozumienia po międzynarodowym procesie ratyfikacji lub przystąpieniu oznacza, że przedmiotowe porozumienie jest wiążącym instrumentem prawnym w tym kraju.

Zalecenie

Oczekuje się, że przystąpienie Brazylii do porozumienia przyczyni się do szerszego międzynarodowego otwarcia rynków cywilnych statków powietrznych, zwiększy bowiem liczbę stron porozumienia i tym samym zachęci inne państwa do przystąpienia do niego. Komisja zaleca przyjęcie oferty Brazylii.

W związku z tym proponuje się upoważnienie Komisji do wyrażenia w ramach Komitetu ds. Cywilnych Statków Powietrznych stanowiska Unii popierającego przystąpienie Brazylii do porozumienia.

Inicjatywa ta jest w pełni spójna z przepisami obowiązującymi w tym obszarze polityki. Podobne decyzje przyjęto np. w odniesieniu do przystąpienia Australii lub Nowej Zelandii do innego porozumienia szczegółowego WTO, tj. Porozumienia w sprawie zamówień rządowych.

4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Proceduralna podstawa prawna

4.1.1. Zasady

Art. 218 ust. 9 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) określa tryb przyjmowania decyzji ustalających „stanowiska, które mają być zajęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego przez umowę, gdy organ ten ma przyjąć akty mające skutki prawne, z wyjątkiem aktów uzupełniających lub zmieniających ramy instytucjonalne umowy".

Pojęcie „aktów mających skutki prawne" obejmuje akty, które mają skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono ponadto instrumenty, które nie są wiążące na podstawie prawa międzynarodowego, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii"[3].

4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Komitet jest organem utworzonym na podstawie art. 8.1 porozumienia.

Akt, który Komitet ma przyjąć, stanowi akt mający skutki prawne. Planowany akt będzie wiążący na mocy prawa międzynarodowego zgodnie z art. 9.3.1 Porozumienia w sprawie handlu samolotami cywilnymi.

Planowany akt nie uzupełnia ani nie zmienia ram instytucjonalnych porozumienia.

W związku z powyższym proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 218 ust. 9 TFUE.

4.2. Materialna podstawa prawna

4.2.1. Zasady

Materialna podstawa prawna decyzji na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE zależy przede wszystkim od celu i treści planowanego aktu, w którego kwestii ma zostać zajęte stanowisko w imieniu Unii. Jeżeli planowany akt ma dwojaki cel lub dwa elementy składowe, a jeden z tych celów lub elementów da się określić jako główny, zaś drugi ma jedynie charakter pomocniczy, decyzja przyjęta na mocy art. 218 ust. 9 TFUE musi mieć jedną materialną podstawę prawną, tj. podstawę, której wymaga główny lub dominujący cel lub element składowy.

4.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Główny cel i treść planowanego aktu odnoszą się do wspólnej polityki handlowej.

Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest zatem art. 207 TFUE.

4.3. Wniosek

Podstawą prawną proponowanej decyzji powinien być art. 207 TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

---

[3] Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., Niemcy/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

2023/0110 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Komitetu ds. Handlu Cywilnymi Statkami Powietrznymi w odniesieniu do przystąpienia Brazylii do Porozumienia w sprawie handlu samolotami cywilnymi

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 207 ust. 4 akapit pierwszy w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Porozumienie w sprawie handlu samolotami cywilnymi („porozumienie”) zostało zawarte przez Unię decyzją Rady 80/271/EWG[4] i weszło w życie 1 stycznia 1980 r.

(2) 14 czerwca 2022 r. Brazylia skierowała do Komitetu ds. Handlu Cywilnymi Statkami Powietrznymi („Komitet”) wniosek o przystąpienie do porozumienia wraz z proponowanymi zobowiązaniami taryfowymi.

(3) W świetle tych zobowiązań wniosek Brazylii o przystąpienie do porozumienia spełnia wymogi określone w porozumieniu.

(4) Oczekuje się, że przystąpienie Brazylii do porozumienia będzie miało pozytywny wpływ na wolny i niezakłócony handel w sektorze cywilnych statków powietrznych.

(5) Zgodnie z art. 9.1.3 porozumienia i pkt 5 wytycznych w sprawie wykonania art. 9.1.3 porozumienia Komitet jest uprawniony do podejmowania decyzji w sprawie zatwierdzenia warunków przystąpienia.

(6) Należy zatem ustalić stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii w ramach Komitetu w kwestii przystąpienia Brazylii do porozumienia,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii w ramach Komitetu ds. Handlu Cywilnymi Statkami Powietrznymi polega na wyrażeniu zgody na przystąpienie Brazylii do Porozumienia w sprawie handlu samolotami cywilnymi.

[4] Dz.U. L 71 z 17.3.1980, s. 1.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Komisji.

Sporządzono w Brukseli dnia […] r.

W imieniu Rady
Przewodniczący