COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 24.4.2023
COM(2023) 211 final

2023/0110 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du comité du commerce des aéronefs civils en ce qui concerne l'accession du Brésil à l'accord relatif au commerce des aéronefs civils

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La présente proposition concerne la décision établissant la position à prendre au nom de l'Union au sein du Comité du commerce des aéronefs civils (ci-après le «Comité») en ce qui concerne l'adoption envisagée d'une décision de ce Comité sur l'accession du Brésil à l'accord relatif au commerce des aéronefs civils.

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

2.1. L'accord relatif au commerce des aéronefs civils

L'accord relatif au commerce des aéronefs civils (ci-après l'«accord») est un accord plurilatéral signé dans le cadre de l'OMC qui vise à supprimer les droits à l'importation sur tous les aéronefs, autres que les aéronefs militaires, ainsi que sur les moteurs d'aéronefs civils, leurs parties et pièces et composants, tous les composants et sous-ensembles d'aéronefs civils, ainsi que les simulateurs de vol et leurs parties et pièces et composants. L'accord est entré en vigueur le 1er janvier 1980.

L'Union européenne (UE) est partie à l'accord[1]. Dix-neuf États membres de l'UE sont également parties à l'accord en leur nom propre[2]. Étant donné que la politique commerciale commune relève de la compétence exclusive de l'UE et que l'adhésion de l'UE à l'OMC couvre les territoires auxquels s'applique la politique commerciale commune (c'est-à-dire les États membres de l'UE), la Commission exprimera la position à prendre au sein du Comité au nom de l'Union et de ses États membres.

Le Brésil a présenté au Comité sa demande d'accession à l'accord le 14 juin 2022, accompagnée de ses propositions d'engagements tarifaires.

Le 10 octobre 2022, le Comité a examiné le processus d'examen de la demande d'accession du Brésil à l'accord, qui est la première demande d'accession à être examinée par les membres de l'OMC au sein de ce comité.

La décision du Conseil envisagée qui fait l'objet de la présente proposition permet à la Commission d'exprimer la position sur l'accession du Brésil à prendre au nom de l'Union européenne au sein du comité.

2.2. L'accord relatif au commerce des aéronefs civils

Le Comité a pour mission d'examiner la mise en œuvre de l'accord et de procéder à des consultations sur l'évolution de l'industrie aéronautique civile afin de déterminer si des amendements sont nécessaires pour que les échanges restent libres et exempts de distorsions.

Les décisions du Comité sont adoptées par consensus. Lorsqu'il n'est pas possible d'arriver à une décision par consensus, la décision sur la question à l'examen est mise aux voix.

2.3. L'acte envisagé par le Comité

Bien qu'aucune date précise n'ait été convenue à l'heure actuelle, le Comité doit adopter prochainement une décision concernant l'accession du Brésil à l'accord (ci-après l'«acte envisagé»).

---

[1] Décision 80/271/CEE du Conseil du 10 décembre 1979 concernant la conclusion des accords multilatéraux résultant des négociations commerciales de 1973-1979 (JO L 71 du 17.3.1980, p. 1).

[2] L'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, l'Estonie, la France, la Grèce, l'Irlande, l'Italie, la Lettonie, la Lituanie, le Luxembourg, Malte, les Pays-Bas, le Portugal, la Roumanie et la Suède.

L'acte envisagé serait adopté par le Comité sur la base de l'article 9.1.3 de l'accord et du point 5 de la note d'orientation sur la mise en œuvre de l'article 9.1.3 de l'accord. Ce dernier prévoit que «[l]orsque le Comité aura décidé d'accepter les conditions d'accession, le gouvernement requérant prendra toutes les dispositions nécessaires pour se conformer aux conditions de son accession et, avec le consentement du Comité, le gouvernement requérant déposera auprès du Directeur général de l'OMC un instrument d'accession énonçant les conditions ainsi approuvées».

L'objectif de l'acte envisagé est de permettre au Brésil d'accéder à l'accord et de renforcer les échanges libres et exempts de distorsions dans le secteur des aéronefs civils.

L'acte envisagé deviendra contraignant pour les parties conformément à l'article 9.3.1 de l'accord, qui dispose que «[l']accord entrera en vigueur […] [p]our tout autre gouvernement […] le trentième jour qui suivra celui de son acceptation ou de son accession».

3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION

Généralités

L'objectif de la présente proposition est de permettre à l'UE de s'associer à un éventuel consensus sur l'acte envisagé qui émergerait au sein du Comité .

Si le point de savoir quand les signataires seront en mesure de parvenir à un consensus n'est pas encore tout à fait clair, la position de l'UE doit être établie à l'avance par le Conseil conformément à l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

La proposition de position de l'Union consiste à soutenir l'accession du Brésil à l'accord. La Commission recommande cette position pour les raisons suivantes:

L'offre du Brésil

Droits de douane et autres impositions

Le Brésil propose au Comité des engagements tarifaires au titre des obligations prévues à l'article 2.1 de l'accord. Une fois que les discussions relatives aux engagements tarifaires du Brésil au sein du Comité seront conclues et que la liste des lignes tarifaires reflétant ces obligations sera arrêtée, le Brésil sera prêt à intégrer en temps utile le régime de franchise de droits applicable aux produits visés dans sa liste annexée au GATT. Une fois la procédure d'accession du Brésil achevée, l'accord sera intégré dans l'ordre juridique brésilien.

Le Brésil applique déjà l'exonération des droits de douane à tous les produits énumérés dans les engagements tarifaires qu'il a proposés, lorsque ces produits sont destinés à être utilisés dans des aéronefs civils. En ce qui concerne les obligations prévues à l'article 2.1.2, la législation brésilienne actuelle applique déjà une franchise de droits de douane aux produits utilisés pour réparer les aéronefs. En ce qui concerne les engagements prévus à l'article 2.2 de l'accord, le Brésil dispose déjà d'un système d'administration douanière fondé sur la destination finale du produit et accordant une franchise de droits comparable à la franchise accordée par d'autres signataires de l'accord, lequel n'entrave pas les échanges et n'est pas non plus incompatible avec les dispositions applicables du GATT et d'autres accords multilatéraux négociés dans le cadre du GATT.

Obstacles techniques au commerce

En ce qui concerne les obligations prévues à l'article 3, portant sur les obstacles techniques au commerce, le Brésil participe activement aux discussions du Comité des obstacles techniques au commerce au sein de l'OMC et n'adopte aucune politique contraire à l'accord sur les obstacles techniques au commerce.

Marchés passés sur instructions des pouvoirs publics, contrats obligatoires de sous-traitance et incitations

Les pratiques, lignes directrices et procédures du Brésil en matière de marchés publics sont déjà conformes aux exigences de l'accord. En règle générale, plusieurs dispositions de la loi nationale brésilienne sur les marchés publics (loi nº 14 133/2021) interdisent la différence de traitement entre les fournisseurs nationaux et les fournisseurs étrangers. Étant donné que la loi actuelle encourage déjà cette conformité, les changements opérationnels apportés par le secrétariat de gestion du ministère de l'économie au moyen de l'instruction normative nº 10 de février 2020 ont fait en sorte que même les entreprises étrangères qui ne sont pas établies au Brésil puissent accéder aux marchés publics.

Restrictions au commerce

Le Brésil n'applique pas de restrictions quantitatives ni d'exigences en matière de licences d'importation en vue de restreindre les importations d'aéronefs civils d'une manière incompatible avec les dispositions applicables du GATT et d'autres accords multilatéraux négociés dans le cadre du GATT. De même, il n'existe pas de restrictions quantitatives ou d'exigences en matière de licences d'exportation pour restreindre, à des fins commerciales ou de concurrence, les exportations d'aéronefs civils vers d'autres signataires d'une manière incompatible avec les dispositions applicables du GATT et d'autres accords multilatéraux négociés dans le cadre du GATT.

Aides publiques, crédit à l'exportation et commercialisation des aéronefs

En 2007, le Brésil est devenu participant à l'«accord sectoriel relatif aux crédits à l'exportation d'aéronefs civils» (ASU), qui est une annexe à l'arrangement sur les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public de l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE). Par conséquent, les programmes de soutien public brésilien aux crédits à l'exportation suivent strictement les lignes directrices de l'ASU, ce qui signifie qu'ils n'accordent pas de crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public à des conditions plus favorables que celles prévues dans l'ASU.

Gouvernements régionaux et locaux

Selon la constitution brésilienne, le président de la République a le pouvoir exclusif de conclure «ad referendum» des traités internationaux, sous réserve de l'approbation du Congrès national. En outre, comme indiqué précédemment, l'adoption d'une législation conforme aux termes de l'accord par le gouvernement fédéral brésilien après la ratification ou l'accession internationale signifie que cet accord est un instrument juridique contraignant dans le pays.

Recommandation

L'accession du Brésil à l'accord devrait contribuer favorablement à la poursuite de l'ouverture internationale des marchés des aéronefs civils, en augmentant le nombre de parties à l'accord et en incitant ainsi d'autres pays à y accéder. La Commission recommande que l'offre du Brésil soit acceptée.

En conséquence, il est proposé que la Commission soit autorisée à exprimer, au sein du Comité des aéronefs civils, la position de l'Union en faveur de l'accession du Brésil à l'accord.

L'initiative est parfaitement cohérente avec les politiques en vigueur. Des décisions similaires ont été adoptées, par exemple, pour l'accession de l'Australie ou de la Nouvelle-Zélande à un autre accord spécifique de l'OMC, à savoir l'accord sur les marchés publics.

4. BASE JURIDIQUE

4.1. Base juridique procédurale

4.1.1. Principes

L'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) prévoit des décisions établissant «*les positions à prendre au nom de l'Union dans une instance créée par un accord, lorsque cette instance est appelée à adopter des actes ayant des effets juridiques, à l'exception des actes complétant ou modifiant le cadre institutionnel de l'accord*».

La notion d'«*actes ayant des effets juridiques*» englobe les actes qui ont des effets juridiques en vertu des règles de droit international régissant l'instance en question. Elle englobe également des instruments auxquels le droit international ne confère aucun effet contraignant, mais qui «*ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation adoptée par le législateur de l'Union*»[3].

4.1.2. Application en l'espèce

Le Comité est un organe institué par l'article 8.1 de l'accord.

L'acte que le comité APE est appelé à adopter est un acte ayant des effets juridiques. L'acte envisagé sera contraignant en vertu du droit international, conformément à l'article 9.3.1, de l'accord sur le commerce des aéronefs civils.

L'acte envisagé ne complète ni ne modifie le cadre institutionnel de l'accord.

En conséquence, la base juridique procédurale pour la décision proposée est l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

4.2. Base juridique matérielle

4.2.1. Principes

La base juridique matérielle d'une décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE dépend avant tout de l'objectif et du contenu de l'acte envisagé pour lequel une position est prise au nom de l'Union. Si l'acte envisagé poursuit deux finalités ou comporte deux composantes et si l'une de ces finalités ou de ces composantes est identifiable comme étant principale, tandis que l'autre n'est qu'accessoire, la décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE doit être fondée sur une seule base juridique matérielle, à savoir celle exigée par la finalité ou la composante principale ou prédominante.

4.2.2. Application en l'espèce

L'objectif et le contenu de l'acte envisagé portent essentiellement sur la politique commerciale commune.

La base juridique matérielle de la décision proposée est donc l'article 207 du TFUE.

4.3. Conclusion

La base juridique de la décision proposée devrait être l'article 207, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

[3] Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

2023/0110 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du comité du commerce des aéronefs civils en ce qui concerne l'accession du Brésil à l'accord relatif au commerce des aéronefs civils

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 207, paragraphe 4, premier alinéa, en liaison avec son article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

(1) L'accord international sur le commerce des aéronefs civils (ci-après l'«accord») a été conclu par l'Union en vertu de la décision 80/271/CEE du Conseil[4] et est entré en vigueur le 1er janvier 1980.

(2) Le 14 juin 2022, le Brésil a présenté au Comité sur le commerce des aéronefs civils (ci-après le «Comité») sa demande d'accession à l'accord, ainsi que ses propositions d'engagements tarifaires.

(3) Compte tenu de ces engagements, la demande d'accession du Brésil à l'accord satisfait aux exigences énoncées dans l'accord.

(4) L'accession du Brésil à l'accord devrait contribuer de manière positive aux échanges libres et exempts de distorsions dans le secteur des aéronefs civils.

(5) Conformément à l'article 9.1.3 de l'accord et au point 5 de la note d'orientation sur la mise en œuvre de l'article 9.1.3 de l'accord, le comité a le pouvoir de prendre une décision approuvant les conditions d'accession.

(6) Dès lors, il est nécessaire d'établir la position à prendre au nom de l'Union au sein du Comité en ce qui concerne l'accession du Brésil à l'accord,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du comité du commerce des aéronefs civils consiste à approuver l'accession du Brésil à l'accord relatif au commerce des aéronefs civils

[4] JO L 71 du 17.3.1980, p. 1.

Article 2

La Commission est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président