EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 24.4.2023
COM(2023) 211 final

2023/0110 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union im Ausschuss für den Handel mit Zivilluftfahrzeugen zu vertretenden Standpunkt zum Beitritt Brasiliens zum Übereinkommen über den Handel mit Zivilluftfahrzeugen

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft den Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Ausschuss für den Handel mit Zivilluftfahrzeugen (im Folgenden „Ausschuss“) im Namen der Union im Zusammenhang mit der geplanten Annahme eines Beschlusses des Ausschusses über den Beitritt Brasiliens zum Übereinkommen über den Handel mit Zivilluftfahrzeugen zu vertreten ist.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Das Übereinkommen über den Handel mit Zivilluftfahrzeugen

Das Übereinkommen über den Handel mit Zivilluftfahrzeugen (im Folgenden „Übereinkommen“) ist ein plurilaterales Übereinkommen im Rahmen der WTO, das darauf abzielt, Einfuhrzölle auf alle Luftfahrzeuge mit Ausnahme militärischer Luftfahrzeuge sowie auf Triebwerke für zivile Luftfahrzeuge und deren Teile und Einzelteile, auf alle Einzelteile und Baugruppen von Zivilluftfahrzeugen sowie auf Geräte zur Flugausbildung und deren Teile und Einzelteile zu beseitigen. Das Übereinkommen trat am 1. Januar 1980 in Kraft.

Die Europäische Union (EU) ist Vertragspartei des Übereinkommens.[1] Neunzehn EU-Mitgliedstaaten sind ebenfalls eigenständig Vertragsparteien des Übereinkommens.[2] Da die gemeinsame Handelspolitik in die ausschließliche Zuständigkeit der EU fällt und die WTO-Mitgliedschaft der EU die Gebiete abdeckt, auf die die gemeinsame Handelspolitik Anwendung findet (d. h. die EU-Mitgliedstaaten), wird die Kommission im Ausschuss einen Standpunkt im Namen der Union und ihrer Mitgliedstaaten vortragen.

Brasilien hat dem Ausschuss am 14. Juni 2022 seinen Antrag auf Beitritt zum Übereinkommen zusammen mit seinen vorgeschlagenen Zollverpflichtungen vorgelegt.

Der Ausschuss erörterte am 10. Oktober 2022 das Verfahren zur Prüfung des Antrags Brasiliens auf Beitritt zum Übereinkommen, bei dem es sich um den ersten Beitrittsantrag handelt, der von den WTO-Mitgliedern in diesem Ausschuss geprüft wird.

Der geplante Beschluss des Rates, der Gegenstand dieses Vorschlags ist, ermöglicht es der Kommission, im Namen der Europäischen Union den Standpunkt zum Beitritt Brasiliens im Ausschuss zu vertreten.

2.2. Der Ausschuss für den Handel mit Zivilluftfahrzeugen

Aufgabe des Ausschusses ist es, die Umsetzung des Übereinkommens zu überprüfen und die Entwicklungen in der Zivilluftfahrtindustrie zu erörtern, um festzustellen, ob Änderungen notwendig sind, um das Fortbestehen eines freien und unverzerrten Handels zu gewährleisten.

Die Beschlüsse des Ausschusses werden einvernehmlich angenommen. Gelingt es nicht, eine einvernehmliche Entscheidung zu treffen, erfolgt die Beschlussfassung über die fragliche Angelegenheit per Abstimmung.

---

[1] Beschluss des Rates vom 10. Dezember 1979 über den Abschluss der multilateralen Übereinkommen, die im Zuge der Handelsverhandlungen von 1973-1979 ausgehandelt wurden (ABl. L 71 vom 17.3.1980, S. 1).

[2] Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Österreich, Portugal, Rumänien, Schweden und Spanien.

2.3. Der vom Ausschuss zur Annahme vorgesehene Rechtsakt

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wurde zwar kein bestimmtes Datum vereinbart, doch soll der Ausschuss in naher Zukunft einen Beschluss über den Beitritt Brasiliens zum Übereinkommen (im Folgenden „geplanter Rechtsakt“) annehmen.

Der vorgesehene Rechtsakt würde vom Ausschuss auf der Grundlage von Artikel 9.1.3 des Übereinkommens und Nummer 5 des Leitfadens zur Durchführung von Artikel 9.1.3 des Übereinkommens angenommen. Darin ist vorgesehen, dass die antragstellende Regierung, nachdem der Ausschuss in einem Beschluss den Beitrittsbedingungen zugestimmt hat, alle notwendigen Schritte unternimmt, um die Beitrittsbedingungen zu erfüllen, und dass sie, mit Zustimmung des Ausschusses beim Generaldirektor der WTO eine die so vereinbarten Bedingungen enthaltende Beitrittsurkunde hinterlegen kann.

Zweck des vorgesehenen Rechtsakts ist es, Brasilien den Beitritt zum Übereinkommen zu ermöglichen und den freien und unverzerrten Handel im Sektor der zivilen Luftfahrzeuge zu stärken.

Der vorgesehene Rechtsakt wird für die Vertragsparteien gemäß Artikel 9.3.1 des Übereinkommens verbindlich, in dem es heißt: „Dieses Übereinkommen tritt [...] für jede andere Regierung [...] am dreißigsten Tag nach dem Zeitpunkt der Annahme oder des Beitritts in Kraft.“

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

Allgemeines

Ziel dieses Vorschlags ist es, der EU zu ermöglichen, sich einem möglichen Konsens im Ausschuss über den vorgesehenen Rechtsakt anzuschließen.

Auch wenn noch nicht ganz klar ist, wann die Unterzeichner einen Konsens erzielen können, muss der Standpunkt der EU gemäß Artikel 218 Absatz 9 AEUV im Voraus vom Rat festgelegt werden.

Der vorgeschlagene Standpunkt der Union besteht darin, den Beitritt Brasiliens zu dem Übereinkommen zu unterstützen. Die Kommission empfiehlt dies aus folgenden Gründen:

Angebot Brasiliens

Zölle und andere Abgaben

Brasilien bietet dem Ausschuss Zollverpflichtungen im Rahmen der Verpflichtungen nach Artikel 2.1 des Übereinkommens an. Sobald die Gespräche über die brasilianischen Zollverpflichtungen im Ausschuss abgeschlossen sind und die Liste der diesen Verpflichtungen entsprechenden Zolltarifpositionen feststeht, ist Brasilien bereit, die Zollbefreiung für die genannten Waren zu gegebener Zeit in seine GATT-Liste aufzunehmen. Nach Abschluss des Beitrittsverfahrens Brasiliens wird das Übereinkommen in die Rechtsordnung Brasiliens integriert.

Brasilien gewährt bereits Zollfreiheit für alle Waren, die in den von Brasilien vorgeschlagenen Zollverpflichtungen aufgeführt sind, wenn sie für Zivilluftfahrzeuge bestimmt sind. Was die Verpflichtungen nach Artikel 2.1.2 betrifft, so sehen die geltenden brasilianischen Rechtsvorschriften bereits eine Zollbefreiung für Waren vor, die für die Reparatur von Luftfahrzeugen verwendet werden. Hinsichtlich der Verpflichtungen nach Artikel 2.2 des Übereinkommens verfügt Brasilien bereits über ein Zollverwaltungsverfahren auf Grundlage der Endverwendung (end-use system), das eine Zollbefreiung vergleichbar mit der Praxis anderer Unterzeichner des Übereinkommens vorsieht und kein Handelshemmnis

darstellt oder gegen die geltenden Bestimmungen des GATT oder anderer im Rahmen des GATT ausgehandelter multilateraler Übereinkommen verstößt.

Technische Handelshemmnisse

Was die Verpflichtungen nach Artikel 3 in Bezug auf technische Handelshemmnisse anbelangt, so beteiligt sich Brasilien aktiv an den Beratungen des Ausschusses für technische Handelshemmnisse in der WTO und verfolgt keine Politik, die dem Übereinkommen über technische Handelshemmnisse zuwiderläuft.

Regierungsseits beeinflusste Beschaffungen, vorgeschriebene Zulieferer und Anreize

Brasiliens Beschaffungspraxis, -leitlinien und -verfahren entsprechen bereits den Anforderungen des Übereinkommens. Grundsätzlich verbieten mehrere Bestimmungen des brasilianischen nationalen Gesetzes über das öffentliche Beschaffungswesen – Gesetz 14,133/2021 – die unterschiedliche Behandlung inländischer und ausländischer Anbieter. Da diese Angleichung bereits durch das geltende Gesetz gefördert wird, wurde durch operative Änderungen, die das Managementsekretariat des Wirtschaftsministeriums in der Vorschrift Nr. 10 vom Februar 2020 vorgenommen hat, sichergestellt, dass auch ausländische Unternehmen, die nicht in Brasilien niedergelassen sind, Zugang zu öffentlichen Ausschreibungen haben.

Handelsbeschränkungen

Brasilien wendet keine mengenmäßigen Beschränkungen oder Einfuhrlizenzanforderungen an, um die Einfuhr von Zivilluftfahrzeugen in einer mit den anwendbaren Vorschriften des GATT und anderer, im Rahmen des GATT ausgehandelter multilateraler Übereinkünfte nicht zu vereinbarenden Weise zu beschränken. Ebenso bestehen keine mengenmäßigen Beschränkungen oder Ausfuhrlizenzanforderungen, die darauf abzielen, aus kommerziellen oder Wettbewerbsgründen die Ausfuhr von Zivilluftfahrzeugen nach anderen Unterzeichnern in einer mit den anwendbaren Vorschriften des GATT und anderer, im Rahmen des GATT ausgehandelter multilateraler Übereinkünfte nicht zu vereinbarenden Weise zu beschränken.

Unterstützung seitens der öffentlichen Hand, Ausfuhrkredite und Vermarktung von Luftfahrzeugen

Seit 2007 beteiligt Brasilien sich an der Sektorvereinbarung über Exportkredite für zivile Luftfahrzeuge, einem Anhang des Übereinkommens über öffentlich unterstützte Exportkredite der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD). Die brasilianischen öffentlichen Exportkreditunterstützungsprogramme folgen daher strikt den Leitlinien der Sektorvereinbarung über Exportkredite für zivile Luftfahrzeuge, d. h. es werden keine öffentlich unterstützten Ausfuhrkredite zu günstigeren Bedingungen als denen der Sektorvereinbarung gewährt.

Regionale und lokale Regierungen

Gemäß der brasilianischen Verfassung hat der Präsident der Republik die ausschließliche Zuständigkeit für den Abschluss internationaler Verträge ad referendum des Nationalkongresses. Der Erlass von Rechtsvorschriften mit den Bestimmungen des Übereinkommens durch die brasilianische Bundesregierung nach der internationalen Ratifizierung des Übereinkommens oder dem Beitritt dazu bedeutet zudem, dass dieses Übereinkommen, wie bereits erwähnt, im Land ein bindendes rechtliches Instrument darstellt.

Empfehlung

Vom Beitritt Brasiliens zum Übereinkommen wird erwartet, dass er einen positiven Beitrag zur weiteren internationalen Öffnung des Marktes für Zivilluftfahrzeuge leisten wird, da sich

hierdurch der Kreis der Vertragsparteien des Übereinkommens vergrößert und andere Länder zu einem Beitritt angeregt werden. Die Kommission empfiehlt, das Angebot Brasiliens anzunehmen.

Daher wird vorgeschlagen, dass die Kommission ermächtigt wird, im Ausschuss für zivile Luftfahrzeuge den Standpunkt der Union zu vertreten, dass der Beitritt Brasiliens zum Übereinkommen befürwortet wird.

Die Initiative steht uneingeschränkt im Einklang mit der bestehenden Politik. Ähnliche Beschlüsse wurden z. B. für den Beitritt Australiens oder Neuseelands zu einem anderen WTO-spezifischen Übereinkommen, nämlich dem Übereinkommen über das öffentliche Beschaffungswesen, erlassen.

4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

4.1.1. Grundsätze

Nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) werden die „Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern dieses Gremium rechtswirksame Akte, mit Ausnahme von Rechtsakten zur Ergänzung oder Änderung des institutionellen Rahmens der betreffenden Übereinkunft, zu erlassen hat“, mit Beschlüssen festgelegt.

Der Begriff „rechtswirksame Akte“ erfasst auch Akte, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das jeweilige Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Darunter fallen auch Instrumente, die völkerrechtlich nicht bindend, aber geeignet sind, „den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber … erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen“[3].

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Der Ausschuss ist ein nach Artikel 8.1 des Übereinkommens eingesetztes Gremium.

Der Akt, den der Ausschuss annehmen soll, stellt einen Akt mit Rechtswirkung dar. Der vorgesehene Rechtsakt ist nach Artikel 9.3.1 des Übereinkommens über den Handel mit Zivilluftfahrzeugen völkerrechtlich verbindlich.

Mit dem vorgesehenen Rechtsakt wird der institutionelle Rahmen des Übereinkommens weder ergänzt noch geändert.

Somit ist Artikel 218 Absatz 9 AEUV die verfahrensrechtliche Grundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

4.2. Materielle Rechtsgrundlage

4.2.1. Grundsätze

Die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV hängt in erster Linie vom Zweck und Gegenstand des vorgesehenen Aktes ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Liegt dem vorgesehenen Rechtsakt ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und ist einer davon der wesentliche, während der andere von untergeordneter Bedeutung ist, so muss der Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9

[3] Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61 bis 64.

AEUV auf eine einzige materielle Rechtsgrundlage gestützt werden, nämlich auf diejenige, die der wesentliche oder vorrangige Zweck oder Gegenstand verlangt.

4.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Hauptziel und -inhalt des geplanten Rechtsakts betreffen die gemeinsame Handelspolitik.

Daher ist Artikel 207 AEUV die materielle Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

4.3. Schlussfolgerung

Die Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss sollte Artikel 207 AEUV in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV sein.

2023/0110 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union im Ausschuss für den Handel mit Zivilluftfahrzeugen zu vertretenden Standpunkt zum Beitritt Brasiliens zum Übereinkommen über den Handel mit Zivilluftfahrzeugen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 207 Absatz 4 Unterabsatz 1 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Das Übereinkommen über den Handel mit Zivilluftfahrzeugen (im Folgenden „Übereinkommen“) wurde von der Union mit dem Beschluss 80/271/EWG des Rates[4] geschlossen und trat am 1. Januar 1980 in Kraft.

(2) Brasilien hat dem Ausschuss für den Handel mit Zivilluftfahrzeugen (im Folgenden „Ausschuss“) seinen Antrag auf Beitritt zum Übereinkommen am 14. Juni 2022 zusammen mit seinen vorgeschlagenen Zollverpflichtungen vorgelegt.

(3) Angesichts dieser Verpflichtungen erfüllt der Antrag Brasiliens auf Beitritt zu dem Übereinkommen die Anforderungen des Übereinkommens.

(4) Der Beitritt Brasiliens zum Übereinkommen dürfte einen positiven Beitrag zum freien und unverzerrten Handel im Zivilluftfahrzeugsektor leisten.

(5) Gemäß Artikel 9.1.3 des Übereinkommens und Nummer 5 des Leitfadens zur Durchführung von Artikel 9.1.3 des Übereinkommens ist der Ausschuss befugt, einen Beschluss über die Zustimmung zu den Beitrittsbedingungen zu fassen.

(6) Es ist daher notwendig, den im Namen der Union im Ausschuss gegenüber dem Beitritt Brasiliens zum Übereinkommen zu vertretenden Standpunkt festzulegen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der im Namen der Union im Ausschuss für den Handel mit Zivilluftfahrzeugen zu vertretende Standpunkt besteht darin, dem Beitritt Brasiliens zum Übereinkommen über den Handel mit Zivilluftfahrzeugen zuzustimmen.

[4] ABl. L 71 vom 17.3.1980, S. 1.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Kommission gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am […]

Im Namen des Rates
Der Präsident /// Die Präsidentin