



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 17.12.2020
COM(2020) 847 final

2020/0376 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

**relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, sobre o Acordo Setorial
relativo aos Créditos à Exportação de Aeronaves Civis**

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OBJETO DA PROPOSTA

A presente proposta diz respeito à decisão que estabelece a posição a adotar, em nome da União, sobre o Acordo Setorial relativo aos Créditos à Exportação de Aeronaves Civis («Acordo Setorial sobre as Aeronaves» ou «ASU») no que diz respeito à linha comum prevista em conformidade com a parte 4, secção 3, do ASU.

2. CONTEXTO DA PROPOSTA

2.1. Acordo Setorial relativo aos Créditos à Exportação de Aeronaves Civis

O Acordo Setorial sobre as Aeronaves tem por objetivo estabelecer um quadro para a utilização previsível, coerente e transparente dos créditos à exportação que beneficiam de apoio oficial para a venda ou locação de aeronaves e de bens e serviços conexos especificados no artigo 4.º, alínea a), do ASU. O Acordo Setorial sobre Aeronaves entrou em vigor em 1 de fevereiro de 2011.

O Acordo Setorial constitui o anexo III do Convénio relativo aos Créditos à Exportação que Beneficiam de Apoio Oficial («Convénio»), que está administrativamente integrado na OCDE e recebe o apoio do Secretariado de Créditos à Exportação da OCDE. No entanto, nem o Convénio nem o Acordo Setorial sobre Aeronaves são atos da OCDE¹.

A União Europeia é parte no Convénio e no Acordo Setorial sobre Aeronaves, tendo ambos sido transpostos para o acervo comunitário por força do Regulamento (UE) n.º 1233/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de novembro de 2011². Por conseguinte, o Convénio e o Acordo Setorial sobre Aeronaves são juridicamente vinculativos por força do direito da União.

2.2. Participantes no ASU

Existem atualmente 10 participantes no Acordo Setorial sobre Aeronaves («participantes no ASU»): Austrália, Brasil, Canadá, Coreia, Estados Unidos, Japão, Noruega, Nova Zelândia, Suíça e União Europeia. Os participantes no ASU tomam decisões sobre as alterações ao ASU e podem aceitar linhas comuns em conformidade com a parte 4, secção 3, do ASU. As decisões são tomadas por consenso, de modo a que, caso um participante se oponha, a alteração ao ASU ou a linha comum não possa ser adotada.

A Comissão Europeia representa a União nas reuniões dos participantes no ASU, bem como nos procedimentos escritos para a tomada de decisões pelos participantes.

Uma linha comum é um instrumento previsto no ASU que permite aos participantes, a título excecional, desviar-se das disposições do ASU relativamente a uma operação específica ou temporariamente para um número não específico de operações. As linhas comuns podem ser aceites por procedimento escrito ao não manifestar qualquer posição, uma vez que se considera que um participante que não se manifesta aceitou a proposta de linha comum. O mesmo se aplica a um participante que indique não ter qualquer posição. As respostas a uma proposta de linha comum devem ser apresentadas, em princípio, no prazo de 20 dias de calendário (artigo 29.º do ASU). O Secretariado de Créditos à Exportação da OCDE deve

¹ Tal como definido no artigo 5.º da Convenção da OCDE.

² Regulamento (UE) n.º 1233/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de novembro de 2011, sobre a aplicação de certas diretrizes para créditos à exportação que beneficiam de apoio oficial e que revoga as Decisões 2001/76/CE e 2001/77/CE do Conselho (JO L 326 de 8.12.2011, p. 45).

informar os participantes se a linha comum foi aceite; a linha comum acordada produz efeitos três dias de calendário após esse anúncio (artigo 32.º do ASU).

2.3. Ato previsto dos participantes no ASU

A medida prevista seria uma proposta de linha comum que seria apresentada aos participantes no ASU em conformidade com a parte 4, secção 3, do ASU. A linha comum proposta constituiria uma medida urgente e excecional de reação à recessão económica resultante da crise sanitária da COVID-19 e para reduzir o grave impacto da crise no setor europeu da aviação civil (ver mais pormenores na secção 3 *infra*). A linha comum proposta, se aceite, alteraria temporariamente a disposição do ASU que rege o reembolso do capital (artigo 13.º do ASU), o que, por conseguinte, teria efeitos jurídicos na UE em virtude do direito da União (ver ponto 2.1 *supra*).

Tendo em conta a natureza urgente da medida, a proposta deve ser apresentada o mais rapidamente possível e, se aceite, a linha comum prevista terá de ser aplicável a todos os participantes também o mais rapidamente possível. Em resultado do procedimento específico de assentimento tácito de 20 dias estipulado no ASU (ver ponto 2.2 *supra*), a proposta da União de linha comum pode ser automaticamente aceite pelos participantes como versão final da linha comum, desde que não sejam levantadas objeções, devendo entrar em vigor três dias após o termo do procedimento.

Tendo em conta o que precede, é conveniente estabelecer a proposta da União como a posição a adotar em nome da União numa instância criada por um acordo, uma vez que a decisão será vinculativa para a União e afetará o direito da União, por força do artigo 1.º do Regulamento (UE) n.º 1233/2011, que estabelece que «são aplicáveis na União as diretrizes constantes do Convénio relativo aos Créditos à Exportação que Beneficiam de Apoio Oficial (“Convénio”). O texto do Convénio é anexo ao presente regulamento.»

Espera-se que o procedimento de linha comum dos participantes no ASU seja iniciado em janeiro de 2021 e concluído em fevereiro de 2021.

3. POSIÇÃO A ADOTAR EM NOME DA UNIÃO EUROPEIA

A linha comum prevista permitiria aos participantes no ASU apoiar temporariamente os seus fabricantes de aeronaves civis, cuja atividade está ameaçada por problemas de liquidez a curto prazo dos operadores e compradores de novas aeronaves e motores na sequência da crise da COVID-19. Atualmente, a maioria das companhias aéreas, ou até mesmo todas, enfrentam drásticas reduções das receitas e, na recuperação após o surto de COVID-19, continuarão numa situação frágil de liquidez, uma vez que terão de fazer frente às consequências financeiras da crise e à redução da procura.

Concretamente, a linha comum proposta permitiria aos compradores de novas aeronaves e motores adiar o início dos reembolsos do capital do empréstimo para 12 ou, se estiverem preenchidas determinadas condições, 18 meses após a entrega, permitindo simultaneamente que os fabricantes recebam o pagamento de novas aeronaves e motores entregues nos 12 meses seguintes. O período de validade da linha comum será de 12 meses.

Tendo em conta que o objetivo da linha comum prevista é reduzir o grave impacto da crise sanitária da COVID-19 no setor europeu da aviação civil e que a União tenciona apresentar a proposta relativa a esta linha comum, a posição a adotar em nome da União deve ser a de apresentar e apoiar o projeto de proposta constante do anexo da presente decisão.

3.1. Base jurídica processual

3.1.1. Princípios

O artigo 218.º, n.º 9, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) prevê a adoção de 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.

3.1.2. Aplicação ao caso em apreço

O ato que os participantes do ASU devem adotar é um ato que produz efeitos jurídicos. O ato previsto produz efeitos jurídicos por força do artigo 1.º do Regulamento (UE) n.º 1233/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de novembro de 2011, sobre a aplicação de certas diretrizes para créditos à exportação que beneficiam de apoio oficial e que revoga as Decisões 2001/76/CE e 2001/77/CE do Conselho, que estabelece que «são aplicáveis na União as diretrizes constantes do Convénio relativo aos créditos à Exportação que Beneficiam de Apoio Oficial («Convénio»)). O texto do Convénio é anexo ao presente regulamento.»

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

3.2. Base jurídica material

3.2.1. 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 tomada uma posição em nome da União.

3.2.2. Aplicação ao caso em apreço

O principal objetivo 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.

3.3. Conclusão

A base jurídica da decisão proposta deve ser o artigo 207.º, n.º 4, primeiro parágrafo, do TFUE, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9.

4. PUBLICAÇÃO DO ATO PREVISTO

Dado que o ato da reunião dos participantes no ASU irá alterar o Acordo Setorial sobre as Aeronaves, é adequado publicá-lo no *Jornal Oficial da União Europeia* após a sua adoção.

³ Acórdão do Tribunal de Justiça de 7 de outubro de 2014 no processo C-399/12, Alemanha/Conselho (ECLI:EU:C:2014:2258, n.ºs 61 a 64).

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, sobre o Acordo Setorial relativo aos Créditos à Exportação de 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 Setorial relativo aos Créditos à Exportação de Aeronaves Civis («Acordo Setorial sobre as Aeronaves» ou «ASU»), que constitui o anexo III do Convénio relativo aos Créditos à Exportação que Beneficiam de Apoio Oficial, foi transposto e, por conseguinte, tornado juridicamente vinculativo na União Europeia pelo Regulamento (UE) n.º 1233/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho⁴.
- (2) Os participantes no Acordo Setorial sobre as Aeronaves («participantes no ASU») devem decidir, por procedimento escrito, sobre a proposta da União Europeia de uma linha comum, em conformidade com a parte 4, secção 3, do referido Acordo Setorial, a fim de permitir um diferimento temporário do reembolso do capital para os compradores de novas aeronaves e motores à luz da recessão económica atual e futura decorrente da COVID-19.
- (3) É conveniente estabelecer a proposta da União como a posição a adotar em nome da União no procedimento escrito dos participantes no ASU, uma vez que a decisão poderá influenciar de forma determinante o conteúdo do direito da União em virtude do Regulamento (UE) n.º 1233/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de novembro de 2011, sobre a aplicação de certas diretrizes para créditos à exportação que beneficiam de apoio oficial e que revoga as Decisões 2001/76/CE e 2001/77/CE do Conselho.
- (4) A proposta de linha comum permitirá aos compradores de aeronaves novas, definidas no artigo 8.º, alínea a), ponto 1, do ASU, e de apoio a motores sobresselentes e peças sobresselentes, tal como previsto no artigo 20.º, alíneas a), b) e c), do ASU, diferir o reembolso do capital do empréstimo por um período de 12 meses ou, se estiverem preenchidas determinadas condições, 18 meses após a entrega. Esta medida excecional é necessária para responder à recessão económica causada pela crise sanitária da COVID-19 e reduzir o seu grave impacto no setor da aviação civil, cuja atividade está ameaçada por problemas de liquidez a curto prazo por parte dos operadores e dos compradores de novas aeronaves e motores.

⁴ Regulamento (UE) n.º 1233/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de novembro de 2011, sobre a aplicação de certas diretrizes para créditos à exportação que beneficiam de apoio oficial e que revoga as Decisões 2001/76/CE e 2001/77/CE do Conselho (JO L 326 de 8.12.2011, p. 45).

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A posição a adotar em nome da União relativamente à proposta de linha comum em conformidade com a parte 4, secção 3, do Acordo Setorial sobre as Aeronaves baseia-se no anexo da presente decisão.

Artigo 2.º

A destinatária da presente decisão é a Comissão.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
A Presidente*