



Conselho da  
União Europeia

Bruxelas, 20 de julho de 2018  
(OR. en)

11354/18

---

---

**Dossiê interinstitucional:  
2018/0289 (NLE)**

---

---

**CCG 24**

## **PROPOSTA**

---

de:	Secretário-Geral da Comissão Europeia, assinado por Jordi AYET PUIGARNAU, Diretor
data de receção:	19 de julho de 2018
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia

---

n.º doc. Com.:	COM(2018) 542 final
Assunto:	Proposta de DECISÃO DO CONSELHO sobre a posição a adotar, em nome da União, na reunião dos participantes no Convénio relativo aos Créditos à Exportação que Beneficiam de Apoio Oficial

---

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2018) 542 final.

---

Anexo: COM(2018) 542 final



COMISSÃO  
EUROPEIA

Bruxelas, 19.7.2018  
COM(2018) 542 final

2018/0289 (NLE)

Proposta de

## **DECISÃO DO CONSELHO**

**sobre a posição a adotar, em nome da União, na reunião dos participantes no Convénio  
relativo aos Créditos à Exportação que Beneficiam de Apoio Oficial**

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### **1. OBJETO DA PROPOSTA**

A presente proposta diz respeito a uma decisão que define a posição a adotar, em nome da União, na reunião dos participantes no Convénio relativo aos Créditos à Exportação que Beneficiam de Apoio Oficial («reunião dos participantes») em ligação com a adoção prevista de uma decisão relativa à ampliação do âmbito de aplicação do anexo V do Convénio relativo aos Créditos à Exportação que Beneficiam de Apoio Oficial (Acordo Setorial relativo aos Créditos à Exportação para Infraestruturas Ferroviárias, «AIF»), a fim de incluir veículos de tração por cabo e os troleiros.

### **2. CONTEXTO DA PROPOSTA**

#### **2.1. Convénio relativo aos Créditos à Exportação que Beneficiam de Apoio Oficial**

O Convénio constitui um «acordo de cavalheiros» entre a UE, os EUA, o Canadá, o Japão, a Coreia, a Noruega, a Suíça, a Austrália e a Nova Zelândia, cujo objetivo é oferecer um quadro para a utilização adequada dos créditos à exportação que beneficiam de apoio oficial. Na prática, tal significa facultar condições equitativas (em que a concorrência assenta no preço e na qualidade das mercadorias exportadas e não nas modalidades financeiras oferecidas) e trabalhar no sentido de eliminar as subvenções e as distorções do comércio relacionadas com os créditos à exportação que beneficiam de apoio oficial. O Convénio entrou em vigor em abril de 1978, é de duração indeterminada e, muito embora tenha o apoio administrativo do Secretariado da OCDE, não é um Ato da OCDE<sup>1</sup>.

O Convénio está sujeito a atualizações regulares, a fim de ter em conta novos desenvolvimentos técnicos e políticos que afetem os créditos à exportação em vários setores. As diretrizes constantes do Convénio foram transpostas, tornando-se, por conseguinte, juridicamente vinculativas na UE pelo Regulamento (UE) n.º 1233/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>23</sup>. As atualizações são regularmente incorporadas na legislação da UE através de atos delegados nos termos do artigo 2.º do referido regulamento.

#### **2.2. Reunião dos participantes no Convénio relativo aos Créditos à Exportação que Beneficiam de Apoio Oficial**

A Comissão Europeia representa a União na reunião dos participantes, durante a qual são adotadas, por consenso entre os nove participantes, todas as alterações ao Convénio. As posições da União são preparadas em consulta com os Estados-Membros representados no Grupo de Trabalho do Conselho sobre Créditos à Exportação<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Tal como definido no artigo 5.º da Convenção da OCDE.

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> No passado, as versões anteriores do Convénio da OCDE já tinham sido transpostas para a legislação da UE através de decisões do Conselho.

<sup>4</sup> Decisão do Conselho que institui um Grupo de Coordenação das Políticas de Seguro de Crédito de Garantias e de Créditos Financeiros (JO L 66 de 27.10.1960, p. 1339, edição especial portuguesa: Capítulo 11, Fascículo 001, p. 5).

O artigo 67.º do Convénio prevê que «Os participantes devem reexaminar regularmente o funcionamento do Convénio. Aquando do reexame, os participantes devem analisar, nomeadamente, os procedimentos de notificação, a aplicação e o funcionamento do sistema de TDD, as regras e os procedimentos relativos à ajuda ligada, as questões de alinhamento, os compromissos anteriores e o eventual alargamento do número de participantes no Convénio».

### **2.3. Ato previsto da reunião dos participantes no Convénio relativo aos Créditos à Exportação que Beneficiam de Apoio Oficial**

Durante as 136.ª e 137.ª reuniões dos participantes, em 16 de novembro de 2017, os participantes debateram a proposta da União para alargar o âmbito de aplicação do AIF, a fim de incluir veículos de tração por cabo e troleicarros. Na 137.ª reunião dos participantes, a União foi convidada a fornecer informações adicionais sobre a justificação financeira para alargar o âmbito do AIF, de modo a abranger essas infraestruturas. Essas informações foram fornecidas pelos delegados da UE durante a 138.ª reunião dos participantes, que teve lugar em 14 e 15 de março de 2018. Durante essa reunião, nenhum participante se opôs à proposta de alargamento do âmbito de aplicação.

Na semana de 14 de novembro de 2018, no decurso da sua 140ª sessão, a reunião dos participantes irá adotar uma decisão redigida pelo Secretariado com base na proposta apresentada pela União («ato previsto»).

### **3. POSIÇÃO A ADOTAR EM NOME DA UNIÃO EUROPEIA**

O atual âmbito do AIF abrange apenas os projetos de infraestruturas ferroviárias. Porém, existem outros sistemas que não estão baseados numa infraestrutura ferroviária mas que fazem parte integrante dos sistemas de transportes públicos, especialmente nas zonas urbanas. Os veículos de tração por cabo e os troleicarros são exemplos de sistemas de transporte público não baseados numa infraestrutura ferroviária que são cada vez mais interessantes em termos de infraestrutura de transportes urbanos nas grandes cidades, em particular, nos países emergentes. Atualmente, porém, estes projetos não podem beneficiar dos termos e condições do AIF mais adaptados à natureza destes projetos. Os fabricantes da UE deste tipo de infraestruturas beneficiariam com o alargamento do âmbito, podendo proporcionar melhores termos e condições aos seus clientes.

Os projetos relativos a veículos de tração por cabo e troleicarros implicam geralmente custos de construção superiores ao valor mínimo total dos contratos AIF, isto é, 10 milhões de DSE, sendo a vida útil das suas infraestruturas normalmente superior a vinte anos. Por conseguinte, são semelhantes a outros projetos de infraestruturas ferroviárias atualmente abrangidos no âmbito do AIF, podendo assim beneficiar de prazos de reembolso mais longos.

Os projetos relativos a veículos de tração por cabo e troleicarros são essencialmente encomendados por entidades públicas, com acesso frequentemente limitado aos mercados comerciais financeiros. O alargamento do âmbito do AIF a fim de incluir os veículos de tração por cabo e os troleicarros permitiria que fossem utilizados créditos à exportação que beneficiam de apoio oficial nesses projetos, ao abrigo dos termos e condições específicos do AIF, com um prazo de reembolso mais longo, o que facilitaria a execução dos referidos projetos.

Por conseguinte, recomenda-se que a UE apoie o alargamento do âmbito de aplicação do AIF, a fim de incluir os veículos de tração por cabo e os troleicarros.

## **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 a adoção de decisões que definam «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» engloba os atos que produzem efeitos jurídicos por força das normas do direito internacional que regem a instância em questão. Esta noção inclui ainda os instrumentos que não têm um efeito vinculativo por força do direito internacional, mas que «tendem a influenciar de forma determinante o conteúdo da regulamentação adotada pelo legislador da União»<sup>5</sup>.

#### *4.1.2. Aplicação ao caso vertente*

O ato que a reunião dos participantes é chamada a adotar é um ato que produz efeitos jurídicos. O ato produz efeitos jurídicos pelo facto de, por força do artigo 2.º do Regulamento (UE) n.º 1233/2011, a Comissão ser obrigada a adotar atos delegados na legislação da União na sequência de alterações às diretrizes acordadas pelos participantes no Convénio.

A base jurídica processual da decisão proposta é, por conseguinte, 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 tiver duas finalidades ou duas componentes, e se for possível considerar uma dessas finalidades ou componentes como principal e a outra apenas como acessória, a decisão a adotar ao abrigo do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE tem de assentar numa única base jurídica material, nomeadamente a que for exigida pela finalidade ou componente principal ou preponderante.

#### *4.2.2. Aplicação ao caso vertente*

O principal objetivo e conteúdo do ato previsto referem-se à regulamentação de créditos à exportação que beneficiam de apoio oficial, que se inserem no âmbito de aplicação da política comercial comum. A base jurídica material da decisão proposta é, pois, o artigo 207.º.

### **4.3. Conclusão**

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

---

<sup>5</sup> Ver 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.

## 5. PUBLICAÇÃO DO ATO PREVISTO

Uma vez que o ato da reunião dos participantes irá alterar o Convénio relativo aos Créditos à Exportação que Beneficiam de Apoio Oficial, é conveniente publicá-lo no *Jornal Oficial da União Europeia* após a sua adoção.

Proposta de

## **DECISÃO DO CONSELHO**

### **sobre a posição a adotar, em nome da União, na reunião dos participantes no Convénio relativo aos Créditos à Exportação que Beneficiam de Apoio Oficial**

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) As diretrizes constantes do Convénio relativo aos Créditos à Exportação que Beneficiam de Apoio Oficial («Convénio») são aplicáveis na União por força do Regulamento (UE) n.º 1233/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>67</sup>.
- (2) A 140.ª sessão da reunião dos participantes no Convénio, que terá lugar na semana de 14 de novembro de 2018, tem por objetivo a adoção da decisão de alargar o âmbito de aplicação do anexo V do Convénio relativo aos Créditos à Exportação que Beneficiam de Apoio Oficial (Acordo Setorial relativo aos Créditos à Exportação para Infraestruturas Ferroviárias), a fim de incluir veículos de tração por cabo e troleicarros, tal como proposto pela União Europeia.
- (3) É oportuno estabelecer a posição a adotar em nome da União na reunião dos participantes no Convénio, no que respeita a essa proposta.
- (4) Os veículos de tração por cabo e os troleicarros não estão atualmente abrangidos pelo anexo V do Convénio. A fim de facilitar o financiamento destes tipos de infraestruturas, especialmente nos países emergentes, seria adequado alargar o âmbito de aplicação do anexo V, tendo em conta as dificuldades de acesso ao financiamento das entidades públicas que normalmente desenvolvem estes projetos, a vida útil destas infraestruturas e os seus benefícios ambientais,

---

<sup>6</sup> 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).

<sup>7</sup> No passado, as versões anteriores do Convénio da OCDE já tinham sido transpostas para a legislação da UE através de decisões do Conselho.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1.º*

A posição da União é a de apoiar a expansão do âmbito de aplicação do anexo V do Convénio relativo aos Créditos à Exportação que Beneficiam de Apoio Oficial (Acordo Setorial relativo aos Créditos à Exportação para Infraestruturas Ferroviárias), a fim de incluir veículos de tração por cabo e os troleicarros.

*Artigo 2.º*

A destinatária da presente decisão é a Comissão.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho  
O Presidente*