



Consejo de la  
Unión Europea

Bruselas, 24 de abril de 2023  
(OR. en)

8642/23

---

---

**Expediente interinstitucional:  
2023/0110(NLE)**

---

---

**POLCOM 68  
WTO 53**

## PROPUESTA

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. <sup>a</sup> Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	24 de abril de 2023
A:	D. <sup>a</sup> Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2023) 211 final
Asunto:	Propuesta de DECISIÓN DEL CONSEJO sobre la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Comité del Comercio de Aeronaves Civiles en lo que respecta a la adhesión de Brasil al Acuerdo sobre el Comercio de las Aeronaves Civiles.

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2023) 211 final.

Adj.: COM(2023) 211 final



Bruselas, 24.4.2023  
COM(2023) 211 final

2023/0110 (NLE)

Propuesta de

## **DECISIÓN DEL CONSEJO**

**sobre la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Comité del Comercio de Aeronaves Civiles en lo que respecta a la adhesión de Brasil al Acuerdo sobre el Comercio de las Aeronaves Civiles.**

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **1. OBJETO DE LA PROPUESTA**

La presente propuesta tiene por objeto la Decisión por la que se establece la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Comité del Comercio de Aeronaves Civiles (en lo sucesivo, «el Comité») en lo que respecta a la adopción prevista de una Decisión de dicho Comité sobre la adhesión de Brasil al Acuerdo sobre el Comercio de Aeronaves Civiles.

### **2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA**

#### **2.1. Acuerdo relativo al Comercio de las Aeronaves Civiles**

El Acuerdo relativo al Comercio de las Aeronaves Civiles (en lo sucesivo, «el Acuerdo») es un acuerdo multilateral en el marco de la OMC que tiene por objeto eliminar los derechos de importación de todas las aeronaves, excepto las aeronaves militares, así como los motores de aeronaves civiles y sus piezas y componentes, todos los componentes y subconjuntos de aeronaves civiles, y los simuladores de vuelo y sus partes y componentes. El Acuerdo entró en vigor el 1 de enero de 1980.

La Unión Europea (en lo sucesivo, la «UE») es parte en el Acuerdo<sup>1</sup>. También son Parte en el Acuerdo por derecho propio diecinueve Estados miembros de la UE<sup>2</sup>. Dado que la política comercial común es una cuestión de competencia exclusiva de la UE y que la pertenencia de la UE a la OMC abarca los territorios a los que se aplica la política comercial común (es decir, los Estados miembros de la UE), la Comisión expresará la posición en el Comité en nombre de la Unión y sus Estados miembros.

Brasil presentó al Comité su solicitud de adhesión al Acuerdo el 14 de junio de 2022, junto con sus propuestas de compromisos arancelarios.

El Comité debatió el 10 de octubre de 2022 el proceso de revisión de la solicitud de adhesión de Brasil al Acuerdo, que es la primera solicitud de adhesión que deben revisar los miembros de la OMC en este Comité.

La decisión del Consejo prevista, que es objeto de la presente propuesta, permite a la Comisión expresar la posición sobre la adhesión de Brasil en el Comité, en nombre de la Unión Europea.

#### **2.2. Acuerdo relativo al Comercio de las Aeronaves Civiles**

La misión del Comité es revisar la aplicación del Acuerdo y proceder a consultas sobre la evolución de la industria aeronáutica civil para determinar si es necesario introducir enmiendas a fin de que los intercambios queden libres y exentos de distorsiones.

Las decisiones del Comité se adoptan por consenso. Cuando no sea posible adoptar una decisión por consenso, la cuestión se decidirá mediante votación.

#### **2.3. Acto previsto del Comité**

Si bien por el momento todavía no se ha acordado ninguna fecha en particular, en un futuro próximo el Comité debe adoptar una decisión en relación con la adhesión de Brasil al Acuerdo (en lo sucesivo, «el acto previsto»).

<sup>1</sup> Decisión 80/271/CEE del Consejo, de 10 de diciembre de 1979, referente a la celebración de los Acuerdos multilaterales resultantes de las negociaciones comerciales de 1973-1979 (DO L 71 de 17.3.1980, p. 1).

<sup>2</sup> Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Dinamarca, España, Estonia, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, los Países Bajos, Portugal, Rumanía y Suecia.

El Comité debe adoptar el acto previsto sobre la base del artículo 9.1.3 del Acuerdo, y del punto 5 de la nota orientativa sobre la aplicación del artículo 9.1.3 del Acuerdo. Esta última dispone que «[u]na vez adoptada por el Comité la decisión de aceptar las condiciones de la adhesión, el Gobierno solicitante adoptará todas las medidas necesarias para cumplir las condiciones de su adhesión y, con el consentimiento del Comité, podrá depositar en poder del Director General de la OMC un instrumento de adhesión en que se enunciarán las condiciones convenidas».

El objeto del acto previsto es permitir que Brasil se adhiera al Acuerdo y mejorar el comercio libre y exento de distorsiones en el sector de la aeronáutica civil.

El acto previsto pasará a ser vinculante para las Partes de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9.3.1 del Acuerdo, que dispone que «[el] Acuerdo entrará en vigor [...] [p]ara cualquier otro gobierno [...] el trigésimo día siguiente al de su aceptación o adhesión al mismo».

### **3. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UNIÓN**

#### **Notas generales**

El objetivo de la presente propuesta es permitir a la UE adherirse a un posible consenso en el Comité sobre el acto previsto.

Si bien no está claro todavía cuando podrán alcanzar un consenso los signatarios, el Consejo debe establecer de antemano la posición de la UE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

La posición propuesta de la Unión es la de apoyar la adhesión de Brasil al Acuerdo. La Comisión la recomienda por las siguientes razones:

#### **Oferta de Brasil**

##### Derechos de aduana y otros gravámenes

Brasil ofrece unos compromisos arancelarios conformes con las obligaciones del artículo 2.1 del Acuerdo al Comité. Una vez hayan concluido los debates sobre los compromisos arancelarios de Brasil en el seno del Comité y se haya elaborado la lista de líneas arancelarias que reflejen estas obligaciones, Brasil estará preparado para incorporar a su debido tiempo el trato de admisión con franquicia a los productos a que se hace referencia en su lista del GATT. Una vez completado el procedimiento de adhesión de Brasil, el Acuerdo se incorporará a su ordenamiento jurídico.

Brasil ya aplica un trato de admisión con franquicia a todos los productos incluidos en los compromisos arancelarios propuestos de Brasil, cuando están destinados a utilizarse en aeronaves civiles. Por lo que se refiere a las obligaciones contempladas en el artículo 2.1.2, la actual legislación de Brasil ya concede admisión con franquicia a los productos utilizados para la reparación de aeronaves. En cuanto a los compromisos contemplados en el artículo 2.2 del Acuerdo, Brasil ya dispone de un sistema de administración aduanera basado en el destino final que prevé un régimen de admisión con franquicia comparable al régimen establecido por otros signatarios del Acuerdo y que no supone un obstáculo para el comercio ni presenta incoherencias con las disposiciones aplicables del GATT u otros acuerdos negociados multilateralmente bajo los auspicios del GATT.

##### Obstáculos técnicos al comercio

Por lo que respecta a las obligaciones contempladas en el artículo 3, relativas a los obstáculos técnicos al comercio, Brasil participa activamente en los debates del Comité de Obstáculos

Técnicos al Comercio de la OMC y no adopta ninguna política contraria al Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio.

Contratos celebrados con instrucciones de los poderes públicos, contratos obligatorios de subcontratación e incentivos

Las prácticas, las directrices y los procedimientos de contratación de Brasil ya están en consonancia con los requisitos del Acuerdo. Como principio general, varias disposiciones de la legislación nacional sobre contratación pública de Brasil, la Ley 14,133/2021, prohíben que los proveedores nacionales y los extranjeros reciban un trato distinto. Puesto que la legislación actual ya fomenta esta alineación, los cambios operativos facilitados por la Secretaría de Gestión del Ministerio de Economía a través de la Instrucción normativa n.º 10, de febrero de 2020, garantizaron que también las empresas extranjeras que no estuvieran establecidas en Brasil tuvieran acceso a las oportunidades de contratación.

Restricciones al comercio

Brasil no aplica ninguna restricción cuantitativa ni disposiciones en materia de licencias de importación que restrinjan la importación de aeronaves civiles de forma incompatible con las disposiciones aplicables del GATT o de otros acuerdos negociados multilateralmente bajo los auspicios del GATT. De forma similar, Brasil no aplica ninguna restricción cuantitativa ni disposiciones en materia de licencias de exportación que restrinjan, por motivos comerciales o de competencia, la exportación de aeronaves civiles a otros signatarios de forma incompatible con las disposiciones aplicables del GATT o de otros acuerdos negociados multilateralmente bajo los auspicios del GATT.

Ayudas públicas, crédito a la exportación y comercialización de aeronaves

En 2007, Brasil pasó a ser Participante del «Acuerdo Sectorial sobre Créditos a la Exportación de Aeronaves Civiles» (ASU, por sus siglas en inglés), que es un anexo del Acuerdo en materia de Créditos a la Exportación con Apoyo Oficial de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE). Por tanto, los programas de crédito a la exportación con apoyo oficial de Brasil siguen estrictamente las directrices del ASU, es decir, no conceden créditos a la exportación con apoyo oficial en términos y condiciones más favorables que los que se establecen en el ASU.

Gobiernos regionales y locales

Con arreglo a la constitución de Brasil, la persona que ostenta la Presidencia de la República tiene competencia exclusiva para celebrar tratados internacionales, *ad referendum* del Congreso Nacional. Además, como se ha mencionado anteriormente, la adopción de legislación en los términos del Acuerdo por parte del Gobierno Federal de Brasil después de la ratificación internacional o la adhesión significa que el Acuerdo constituye un instrumento jurídico vinculante en el país.

### **Recomendación**

Se prevé que la adhesión de Brasil al Acuerdo, al ampliar el número de Partes en el Acuerdo y animar a otros países a adherirse a él, contribuirá positivamente a una mayor apertura internacional de los mercados de las aeronaves civiles. La Comisión recomienda que se acepte la oferta de Brasil.

Por consiguiente, se propone que se autorice a la Comisión a expresar, en el seno del Comité del Comercio de Aeronaves Civiles, la posición de la Unión a favor de la adhesión de Brasil al Acuerdo.

La iniciativa es plenamente coherente con las disposiciones en vigor. Se han adoptado decisiones similares, por ejemplo, respecto a la adhesión de Australia o Nueva Zelanda a otro acuerdo específico de la OMC, el Acuerdo sobre Contratación Pública.

#### **4. BASE JURÍDICA**

##### **4.1. Base jurídica procedimental**

###### *4.1.1. Principios*

El artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), contempla la adopción de decisiones por las que se establezcan «las posiciones que deban adoptarse en nombre de la Unión en un organismo creado por un acuerdo, cuando dicho organismo deba adoptar actos que surtan efectos jurídicos, con excepción de los actos que completen o modifiquen el marco institucional del acuerdo».

La noción de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que surtan efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional por las que se rija el organismo de que se trate. Incluye asimismo aquellos instrumentos que no tienen fuerza vinculante con arreglo al Derecho internacional, pero que «influyen de manera determinante [en] el contenido de la normativa adoptada por el legislador de la Unión»<sup>3</sup>.

###### *4.1.2. Aplicación al presente caso*

El Comité es un órgano creado en virtud del artículo 8.1 del Acuerdo.

El acto que debe adoptar el Comité surtirá efectos jurídicos. El acto previsto será vinculante con arreglo al Derecho internacional de conformidad con el artículo 9.3.1 del Acuerdo relativo al comercio de las aeronaves civiles.

El acto previsto no completa ni modifica el marco institucional del Acuerdo.

Por tanto, la base jurídica procedimental de la Decisión propuesta es el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

##### **4.2. Base jurídica sustantiva**

###### *4.2.1. Principios*

La base jurídica sustantiva de las decisiones adoptadas con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE depende principalmente del objetivo y del contenido del acto previsto respecto del cual se adopta una posición en nombre de la Unión. Si el acto previsto persigue un doble objetivo o tiene un componente doble, y si uno de dichos objetivos o componentes puede calificarse de principal, mientras que el otro solamente es accesorio, la Decisión adoptada con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE debe fundarse en una única base jurídica sustantiva, a saber, la que exija el objetivo o componente principal o preponderante.

###### *4.2.2. Aplicación al presente caso*

El objetivo principal y el contenido del acto previsto están relacionados con la política comercial común.

Por lo tanto, la base jurídica sustantiva de la Decisión propuesta es el artículo 207 del TFUE.

---

<sup>3</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, apartados 61 a 64.

### **4.3. Conclusión**

La base jurídica de la Decisión propuesta debe ser el artículo 207 del TFUE, en relación con su artículo 218, apartado 9.

Propuesta de

## **DECISIÓN DEL CONSEJO**

**sobre la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Comité del Comercio de Aeronaves Civiles en lo que respecta a la adhesión de Brasil al Acuerdo sobre el Comercio de las Aeronaves Civiles.**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 207, apartado 4, párrafo primero, leído en relación con su artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Acuerdo relativo al Comercio de Aeronaves Civiles (en lo sucesivo, «el Acuerdo») fue celebrado por la Unión mediante la Decisión 80/271/CE del Consejo<sup>4</sup>, y entró en vigor el 1 de enero de 1980.
- (2) Brasil presentó al Comité su solicitud de adhesión al Acuerdo al Comité del Comercio de Aeronaves Civiles (en lo sucesivo, «el Comité») el 14 de junio de 2022, junto con sus propuestas de compromisos arancelarios.
- (3) Teniendo en cuenta los compromisos mencionados, la solicitud de adhesión al Acuerdo de Brasil cumple todos los requisitos establecidos en el Acuerdo.
- (4) Se prevé que la adhesión de Brasil al Acuerdo contribuirá positivamente al comercio libre y exento de distorsiones en el sector de la aeronáutica civil.
- (5) De conformidad con el artículo 9.1.3 del Acuerdo y el punto 5 de la nota orientativa sobre la aplicación del artículo 9.1.3 del Acuerdo, el Comité es competente para adoptar la decisión de aceptar las condiciones de la adhesión.
- (6) Por consiguiente, procede determinar la posición que, en el seno Comité, debe adoptarse en nombre de la Unión en relación con la adhesión de Brasil al Acuerdo.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

### *Artículo 1*

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Comité del Comercio de Aeronaves Civiles será la de aprobar la adhesión de Brasil al Acuerdo sobre el Comercio de las Aeronaves Civiles.

---

<sup>4</sup> DO L 71 de 17.3.1980, p. 1.

*Artículo 2*

El destinatario de la presente Decisión será la Comisión.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo  
El Presidente / La Presidenta*