

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 789, DE 2017

Aprova o texto do Acordo entre a República Federativa do Brasil e a União Europeia sobre Certos Aspectos dos Serviços Aéreos, assinado em Brasília, em 14 de julho de 2010.

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Relator: Deputado MAURO MARIANI

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 789, de 2017, que *“Aprova o texto do Acordo entre a República Federativa do Brasil e a União Europeia sobre Certos Aspectos dos Serviços Aéreos, assinado em Brasília, em 14 de julho de 2010”*. A iniciativa é de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, que aprovou a Mensagem nº 296, de 2017, oriunda do Poder Executivo.

O Acordo entre o Brasil e União Europeia tem o seguinte conteúdo, conforme descrição produzida na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional:

*“O instrumento internacional em apreço conta com um breve **Preâmbulo**, uma **Seção Dispositiva**, com nove artigos, e três **Anexos**.*

*No **Preâmbulo**, destacam-se os “Considerandos”, que arrolam os fundamentos da avença em comento, dentre os quais:*

a) que a União Europeia tem competência exclusiva no que respeita a vários aspectos que podem estar incluídos em acordos bilaterais de serviços aéreos entre os Estados-Membros da União Europeia e terceiros países;

b) que, nos termos da legislação da União Europeia, as transportadoras aéreas da União Europeia estabelecidas em um Estado-Membro têm direito a acesso não-discriminatório às ligações aéreas entre os Estados-Membros da União Europeia e terceiros países;

c) que certas disposições dos acordos bilaterais de serviços aéreos entre os Estados-Membros da União Europeia e a República Federativa do Brasil devem ser adequados à legislação da União Europeia, de modo a estabelecer uma base jurídica sólida para os serviços aéreos entre a União Europeia e a República Federativa do Brasil e a preservar a continuidade desses serviços; e

d) que as disposições dos acordos bilaterais de serviços aéreos celebrados entre Estados-Membros da União Europeia e a República Federativa do Brasil que i) exigem ou favorecem a adoção de acordos entre empresas, de decisões de associações de empresas ou de práticas concertadas que impedem, distorcem ou restringem a concorrência entre transportadoras aéreas nas ligações em causa; ou ii) reforçam os efeitos de tais acordos, decisões ou práticas concertadas; ou iii) delegam às transportadoras aéreas ou outros operadores econômicos privados a responsabilidade pela adoção de medidas que impedem, restringem ou distorcem a concorrência entre transportadoras aéreas nas ligações em causa podem privar de efeito as regras de concorrência aplicáveis às empresas.

Da **Seção Dispositiva**, destacamos inicialmente o **Artigo 1º** que trata de Disposições Gerais, prescrevendo que as referências, em cada um dos acordos enumerados no Anexo I, a nacionais do Estado-Membro que é parte no respectivo acordo devem ser entendidas como referências aos nacionais dos Estados-Membros da União Europeia.

Analogamente, as referências, em cada um dos acordos enumerados no Anexo I, a transportadoras aéreas ou a companhias aéreas do Estado-Membro que é parte no respectivo acordo devem ser entendidas como referências às transportadoras aéreas ou às companhias aéreas designadas por esse Estado-Membro.

Constam do referido **Anexo I**, os seguintes acordos de serviços aéreos entre o Brasil e Estados-Membros da União Europeia:

I. em vigor à data da assinatura do presente Acordo: a) Acordo Brasil–Alemanha, de 1957; b) Acordo Brasil–Áustria, de 1993; c) Acordo Brasil–Dinamarca, de 1969; d) Acordo Brasil–Espanha, de 1949; e) Acordo Brasil–França, de 1965; f) Acordo Brasil–Hungria, de 1997; g) Acordo Brasil–Itália, de 1951, com alterações posteriores; h) Acordo Brasil–Países Baixos, de 1976, com alterações posteriores; i) Acordo Brasil–Portugal, de 2002; e j) Acordo Brasil–Suécia, de 1969; e

II. assinados, mas ainda não vigentes à data da assinatura do presente Acordo: a) Acordo Brasil–Bélgica, de 2009; e b) Acordo Brasil–Polônia, de 2000.

Nos termos do **Artigo 2º**, as disposições de seus parágrafos 2 e 3 substituirão as disposições correspondentes dos artigos enumerados, respectivamente, nas alíneas "a" e "b" do Anexo II no que respeita à designação de uma transportadora aérea pelo Estado-Membro em questão, às suas autorizações e licenças, concedidas pela República Federativa do Brasil, e à recusa, revogação, suspensão ou limitação das autorizações ou licenças da transportadora aérea, respectivamente.

O parágrafo 2 estabelece que, após o recebimento de uma designação de transportadora aérea por um Estado-Membro, a República Federativa do Brasil concederá as autorizações e as licenças adequadas, com mínima demora, desde que:

a) a transportadora aérea esteja estabelecida no território do Estado-Membro que procedeu à designação, nos termos dos Tratados UE, e disponha de uma licença de exploração válida, em conformidade com a legislação da União Europeia; e

b) o controle regulatório efetivo da transportadora aérea seja exercido e mantido pelo Estado-Membro responsável pela emissão de seu certificado de operador aéreo, e a autoridade aeronáutica competente esteja claramente identificada na designação; e

c) a transportadora aérea seja propriedade, direta ou majoritária, e efetivamente controlada por Estados-Membros, ou por nacionais de Estados-Membros, ou por outros Estados enumerados no Anexo III, ou por nacionais desses outros Estados.

O parágrafo 3, por sua vez, dispõe que a República Federativa do Brasil pode recusar, revogar, suspender ou limitar as autorizações ou licenças de uma transportadora aérea designada por um Estado-Membro nos seguintes casos:

a) se a transportadora aérea não estiver estabelecida no território do Estado-Membro que procedeu à designação, nos termos dos Tratados UE, ou não dispuser de uma licença de operação válida, em conformidade com a legislação da União Europeia; ou

b) se o controle regulatório efetivo da transportadora aérea não for exercido ou não for mantido pelo Estado-Membro responsável pela emissão do seu certificado de operador aéreo, ou a autoridade aeronáutica competente não for claramente identificada na designação; ou

c) se a transportadora aérea não for propriedade, direta ou majoritária, ou não for efetivamente controlada por Estados-Membros, ou por nacionais de Estados-Membros ou por outros Estados enumerados no Anexo III, ou por nacionais desses outros Estados; ou

d) se a transportadora aérea já estiver autorizada a operar ao abrigo de um acordo bilateral entre a República Federativa do Brasil e outro Estado-Membro, e a República Federativa do Brasil demonstrar que, ao exercer direitos de tráfego ao abrigo do presente Acordo em uma ligação que inclui um ponto nesse outro Estado-Membro, a transportadora aérea estaria burlando restrições aos direitos de tráfego impostas por esse outro acordo; ou

e) se a transportadora aérea detiver um certificado de operador aéreo emitido por um Estado-Membro e não existir qualquer acordo bilateral de serviços aéreos entre a República Federativa do Brasil e esse Estado-Membro, e os direitos de tráfego para esse Estado-Membro tiverem sido negados à transportadora aérea designada pela República Federativa do Brasil.

Nos termos do **Artigo 3º**, que trata da questão de segurança, o disposto no seu parágrafo 2 complementa as disposições correspondentes dos artigos enumerados no Anexo I, alínea "c".

Esse parágrafo 2 estabelece que, caso um Estado-Membro tenha designado uma transportadora aérea cujo controle regulatório seja exercido e mantido por outro Estado-Membro, os direitos da República Federativa do Brasil nos termos das disposições de segurança do acordo entre o Estado-Membro que designou a transportadora aérea e a República Federativa do Brasil aplicam-se igualmente no que respeita à adoção, ao exercício ou à manutenção das normas de segurança por esse

outro Estado-Membro e em relação à autorização de operação dessa transportadora aérea.

A questão da tributação de combustível da aviação é tratada no **Artigo 4º**, segundo o qual o disposto em seu parágrafo 2 complementa as disposições correspondentes dos artigos enumerados no Anexo II, alínea "d".

Tal parágrafo 2 dispõe que, sem prejuízo de qualquer outra disposição em contrário, nada em cada um dos acordos enumerados no Anexo II, alínea "d", impedirá que um Estado-Membro aplique, de forma não-discriminatória, impostos, tributos, direitos, taxas ou encargos ao combustível fornecido no seu território para ser utilizado em aeronave de uma transportadora aérea designada da República Federativa do Brasil que opere entre um ponto do território desse Estado-Membro e outro ponto do território do mesmo ou de outro Estado-Membro.

Da mesma forma, nos termos do parágrafo 3 desse mesmo dispositivo, com base na reciprocidade e em conformidade com a legislação brasileira, nada em cada um dos acordos enumerados no Anexo II, alínea "d", impedirá que a República Federativa do Brasil aplique, de forma não-discriminatória, impostos, tributos, direitos, taxas ou encargos ao combustível fornecido no seu território para ser utilizado em aeronave de uma transportadora aérea designada de um Estado-Membro que opere entre pontos do território da República Federativa do Brasil.

Constam do citado **Anexo II**, as disposições que serão substituídas, nos seguintes termos:

I. pelo supracitado parágrafo 2 do Artigo 2º, no que respeita à designação de um Estado-Membro (alínea 'a' do Anexo II):

a) Artigo 3º do Acordo Brasil-Áustria; b) Artigo 3º do Acordo Brasil-Dinamarca; c) Artigo 2º do Acordo Brasil-França; d) Artigo 3º, parágrafo 1, do Acordo Brasil-Alemanha; e) Artigo 3º do Acordo Brasil-Hungria; f) Artigo 3º do Acordo Brasil-Itália; g) Artigo 2º do Acordo Brasil-Países Baixos; h) Artigo 3º do Acordo Brasil-Polónia; i) Artigo 3º do Acordo Brasil-Portugal; j) Artigo 4º do Acordo Brasil-Espanha; k) Artigo 3º do Acordo Brasil-Suécia;

II. pelo supracitado parágrafo 3 do Artigo 2º, no que respeita à recusa, revogação, suspensão ou limitação das licenças ou das autorizações (alínea 'b' do Anexo II):

a) Artigo 4º do Acordo Brasil-Áustria; b) Artigo 4º do Acordo Brasil-Dinamarca; c) Artigo 3º do Acordo Brasil-França; d) Artigo 4º, parágrafos 1 e 3, do Acordo Brasil-Alemanha; e) Artigo 4º do Acordo Brasil-Hungria; f) Artigo 7º do Acordo Brasil-Itália; g) Artigo 6º do Acordo Brasil-Países Baixos; h) Artigo 4º do Acordo Brasil-Polônia; i) Artigo 4º do Acordo Brasil-Portugal; j) Artigo 6º do Acordo Brasil-Espanha; k) Artigo 4º do Acordo Brasil-Suécia; e

III. pelo supracitado parágrafo 2 do Artigo 3º, no que respeita à segurança (alínea 'c' do Anexo II):

a) Artigo 14 do Acordo Brasil-Portugal.

IV. pelo supracitado parágrafo 2 do Artigo 4º, no que respeita à tributação sobre combustível de aviação (alínea 'd' do Anexo II):

a) Artigo 8º do Acordo Brasil-Áustria; b) Artigo 11 do Acordo Brasil-Bélgica; c) Artigo 6º do Acordo Brasil-Dinamarca; d) Artigo 4º do Acordo Brasil-França; e) Artigo 5º do Acordo Brasil-Alemanha; f) Artigo 8º do Acordo Brasil-Hungria; g) Artigo 4º do Acordo Brasil-Itália; h) Artigo 3º do Acordo Brasil-Países Baixos; i) Artigo 6º do Acordo Brasil-Polônia; j) Artigo 6º do Acordo Brasil-Portugal; k) Artigo 5º do Acordo Brasil-Espanha; l) Artigo 6º do Acordo Brasil-Suécia.

Quanto ao **Anexo III**, ele simplesmente apresenta a lista dos outros Estados referidos no Artigo 2º do presente Acordo, quais sejam: a República da Islândia (ao abrigo do Acordo sobre a Área Econômica Europeia); o Principado do Liechtenstein (ao abrigo do Acordo sobre a Área Econômica Europeia); o Reino da Noruega (ao abrigo do Acordo sobre a Área Econômica Europeia) e a Confederação Suíça (ao abrigo do Acordo de Transporte Aéreo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça).

De volta à Seção Dispositiva, o **Artigo 5º**, ao tratar da questão das regras de concorrência, prescreve que, sem prejuízo de qualquer outra disposição em contrário, nada em cada um dos acordos enumerados no Anexo I pode:

a) requerer ou favorecer a adoção de acordos entre empresas, de decisões por associações de empresas ou de práticas concertadas que impeçam ou distorçam a concorrência;

b) reforçar os efeitos de tais acordos, decisões ou práticas concertadas;

c) delegar a operadores econômicos privados a responsabilidade pela tomada de medidas que impeçam, distorçam ou restrinjam a concorrência.

*O **Artigo 6º** estabelece que os Anexos do presente Acordo são parte integrante deste, ao passo que o **Artigo 7º** consigna que as Partes podem, de comum acordo, rever ou alterar a qualquer momento o presente Acordo.*

*O presente Acordo, nos termos de seu **Artigo 8º**, entrará em vigor na data em que cada Parte houver notificado a outra Parte, por escrito, a conclusão dos respectivos procedimentos internos necessários para tanto, aplicando-se a todos os acordos entre a República Federativa do Brasil e os Estados-Membros da União Europeia enumerados na alínea 'b' do Anexo I - Acordos da espécie firmados com Estados-Membros da União Europeia, não vigentes à data da assinatura do presente instrumento - , a partir da respectiva entrada em vigor.*

*Por derradeiro, o **Artigo 9º** prescreve que, em caso de denúncia de um Acordo enumerado no Anexo I, cessa simultaneamente a vigência de todas as disposições do presente Acordo a ele relacionadas, e que, caso todos os acordos enumerados no Anexo I sejam denunciados, cessa simultaneamente a vigência do presente Acordo.*

*O **Fecho** registra que o presente Acordo foi feito em Brasília, em 14 de julho de 2010, nos idiomas alemão, búlgaro, checo, dinamarquês, eslovaco, esloveno, espanhol, estoniano, finlandês, francês, grego, húngaro, inglês, italiano, letão, lituano, maltês, neerlandês, polonês, português, romeno e sueco.*

Assinaram o instrumento: o então Ministro das Relações Exteriores Celso Amorim, pelo Governo da República Federativa do Brasil, e, pela União Europeia, o Embaixador João Pacheco, Chefe da Delegação da União Europeia no Brasil”.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Trata-se de acordo de serviços aéreos entre o Brasil e a União Europeia, com o objetivo de alinhar disposições dos acordos bilaterais firmados entre países daquele continente e o Brasil com princípios legais adotados pela

União Europeia, em especial com a previsão de acesso não-discriminatório das empresas aéreas europeias a ligações aéreas entre os Estados-Membros da União Europeia e terceiros países. Nesse sentido, se acordos bilaterais entre o Brasil e países europeus fixarem livre frequência ou se, estabelecendo máxima frequência, não houver interesse ou possibilidade de a empresa do país europeu operar todos os voos possíveis, passaria a ser permitido a empresas de outros países da União Europeia (mais Islândia, Liechtenstein, Noruega e Suíça) atuar nas rotas previstas nos referidos acordos.

Como observado no parecer proferido pela Deputada Bruna Furlan, na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, *“em 2002, a Corte de Justiça da União Europeia decidiu que ferem a legislação da União Europeia todos os acordos de serviços aéreos firmados por seus membros com terceiros países que permitem a designação de empresas aéreas somente se essas forem de propriedade ou controladas pelas partes signatárias ou por seus nacionais. Desse modo, (...) o mercado de serviços aéreos no âmbito da União Europeia evoluiu para um mercado único que passou a não mais se coadunar com algumas cláusulas usuais em acordos da espécie, como a citada cláusula de designação, estabelecidas a partir do sistema criado desde o fim da Segunda Grande Guerra, ao amparo da Convenção de Chicago, de 1944”*.

O acordo que firmam Brasil e União Europeia segue o padrão dos adotados pelos europeus com países que mantêm acordo bilateral com um Estado-membro da União Europeia. Convém sua adoção posto que, hoje, corre-se o risco de algum membro da União Europeia denunciar acordos bilaterais de transporte aéreo que não respeitem os postulados da legislação supranacional, caso de acordos que o Brasil mantém, por exemplo, com a Alemanha, a França, a Itália e Portugal. Tendo em vista, a par disso, que o princípio da reciprocidade está previsto no acordo – se país europeu com o qual o Brasil não mantém acordo bilateral negar o acesso de empresa brasileira a seu mercado, também poderá ser negado a empresa dessa nacionalidade acesso ao mercado brasileiro –, julga-se que nada vai contra a aprovação do ajuste em questão.

O voto, portanto, é pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 789, de 2017.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado **MAURO MARIANI**

Relator

2017-17801