EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 21.4.2021
COM(2021) 195 final

2021/0101 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om de ståndpunkter som parterna i consensusöverenskommelsen om statsstödda exportkrediter och sektorsöverenskommelsen om exportkrediter till civila flygplan ska inta på Europeiska unionens vägnar genom skriftligt förfarande beträffande Förenade kungarikets begäranden om att få bli part i överenskommelserna

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag avser ett beslut om fastställande av den ståndpunkt som bör intas på unionens vägnar genom skriftligt förfarande av parterna i consensusöverenskommelsen om statsstödda exportkrediter (*consensusöverenskommelsen*) och parterna i sektorsöverenskommelsen om exportkrediter till civila flygplan (*sektorsöverenskommelsen om luftfartyg*) beträffande de begäranden som lämnats in av Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland (*Förenade kungariket*) om att bli part i consensusöverenskommelsen och i sektorsöverenskommelsen.

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1. Consensusöverenskommelsen och sektorsöverenskommelsen om luftfartyg

Consensusöverenskommelsen är ett *gentlemens agreement* som syftar till att skapa en ram för ordnad användning av statsstödda exportkrediter. I praktiken innebär detta att det säkras lika villkor (med konkurrens grundad på de exporterade varornas och tjänsternas kvalitet och pris och inte på de finansiella villkor som erbjuds) och att man arbetar för att undanröja subventioner och snedvridningar av handelsflöden kopplade till statsstödda exportkrediter. Consensusöverenskommelsen trädde i kraft i april 1978 och gäller tills vidare.

Sektorsöverenskommelsen om luftfartyg utgör bilaga III till consensusöverenskommelsen och dess syfte är att tillhandahålla en ram för en förutsebar, enhetlig och transparent användning av statsstödda exportkrediter för försäljning och leasing av luftfartyg och andra varor och tjänster som anges i artikel 4 a i sektorsöverenskommelsen. Syftet med sektorsöverenskommelsen om luftfartyg är därmed att främja lika villkor för export inom flygplanssektorn och undanröja subventioner och snedvridningar av handeln i samband med statsstödet. Sektorsavtalet om luftfartyg trädde i kraft den 1 februari 2011.

Consensusöverenskommelsen, inbegripet sektorsöverenskommelsen om luftfartyg, är administrativt förankrade i OECD och får stöd från OECD:s sekretariat för exportkrediter. Emellertid är varken consensusöverenskommelsen eller sektorsöverenskommelsen OECD-akter[1].

Det är Europeiska unionen, och inte medlemsstaterna, som är part i såväl consensusöverenskommelsen som i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg och båda dessa har införlivats i unionsrätten genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1233/2011 av den 16 november 2011[2]. Följaktligen är consensusöverenskommelsen och sektorsöverenskommelsen om luftfartyg rättsligt bindande enligt unionsrätten.

2.2. Den akt som planeras av parterna i consensusöverenskommelsen och sektorsöverenskommelsen om luftfartyg

För närvarande deltar tio parter i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg, nämligen Australien, Kanada, Europeiska unionen, Japan, Korea, Nya Zeeland, Norge, Schweiz, Turkiet och Förenta staterna.

Sektorsöverenskommelsen om luftfartyg har tio parter och deltagarna i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg är i stort sett samma som i

[1] Enligt definitionen i artikel 5 i OECD-konventionen.

[2] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1233/2011 av den 16 november 2011 om tillämpningen av vissa riktlinjer för statsstödda exportkrediter och om upphävande av rådets beslut 2001/76/EG och 2001/77/EG (EUT L 326, 8.12.2011, s. 45).

consensusöverenskommelsen. De enda skillnaderna är att Brasilien är part i sektorsöverenskommelsen, men inte i consensusöverenskommelsen och att Turkiet inte deltar i sektorsöverenskommelsen, men är part i consensusöverenskommelsen.

Både inom consensusöverenskommelsen och sektorsöverenskommelsen om luftfartyg fattar parterna konsensusbeslut om ändringar av överenskommelserna.

I artikel 3 i consensusöverenskommelsen sägs att ”[a]ndra länder kan, oavsett om de är medlemmar i OECD eller inte, bli parter efter inbjudan från de nuvarande parterna.” En icke-part får bli part i sektorsöverenskommelsen i enlighet med de förfaranden som anges i tillägg I till sektorsöverenskommelsen om luftfartyg.

Europeiska kommissionen företräder unionen vid mötena mellan parterna i consensusöverenskommelsen och sektorsöverenskommelsen om luftfartyg samt i parternas skriftliga förfaranden för beslutsfattande.

2.3. Den akt som planeras av parterna i consensusöverenskommelsen och i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg

Den planerade akten skulle innebära att Förenade kungariket beviljas status som part i consensusöverenskommelsen och sektorsöverenskommelsen om luftfartyg, till följd av Förenade kungarikets begäran om att bli part både i consensusöverenskommelsen och i sektorsöverenskommelsen.

Till följd av att Förenade kungariket har lämnat EU företräds landet inte längre i consensusöverenskommelsen och sektorsöverenskommelsen om luftfartyg. I en skrivelse av den 28 januari 2021 begär Förenade kungariket att de berörda parterna formellt samtycker till att Förenade kungariket blir part i båda instrumenten. Consensusöverenskommelsens ordförande och parterna i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg vidarebefordrade Förenade kungarikets begäran den 29 januari 2021 och fastställde en tidsfrist för de befintliga parternas formella svar till den 31 mars 2021. Genom ett meddelande från ordföranden av den 11 februari 2021 förlängdes tidsfristen till slutet av maj 2021.

För att göra det möjligt för Förenade kungariket att bli part i consensusöverenskommelsen och i sektorsöverenskommelsen krävs en ändring av artikel 3 i consensusöverenskommelsen och artikel 3 i sektorsöverenskommelsen, dvs. de bestämmelser i vilka parterna förtecknas.

Mot denna bakgrund är det lämpligt att fastställa den ståndpunkt som bör intas på unionens vägnar i ett organ som inrättas genom ett avtal, eftersom beslutet kommer att bli bindande för unionen och påverka unionsrätten enligt artikel 1 i förordning (EU) nr 1233/2011 där det anges att ”[d]e riktlinjer som anges i consensusöverenskommelsen om statsstödda exportkrediter (*consensusöverenskommelsen*) ska tillämpas i unionen. Texten till consensusöverenskommelsen bifogas denna förordning”.

3. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

De planerade akterna skulle göra det möjligt för Förenade kungariket att bli part i consensusöverenskommelsen och sektorsöverenskommelsen.

I ordförandens meddelande av den 29 januari 2021 anges följande: ”Förenade kungariket var ett av de länder som deltog när det ursprungligen fastställdes finansiella regler för statsstödda exportkrediter på 1970-talet och landet har sedan dess tillhandahållit både standardexportkrediter och exportkrediter för flygplan. Landet är också en aktiv medlem i arbetsgruppen för exportkrediter och kreditgarantier. Det skulle därför vara logiskt och till ömsesidig nytta om Förenade kungariket kan fortsätta att vara en part i överenskommelserna. Det är därför min förhoppning att parterna ger sitt stöd till denna begäran.” Samtliga parter i

consensusöverenskommelsen och sektorsöverenskommelsen förväntas stödja Förenade kungarikets begäran.

Det ligger i unionens intresse att Förenade kungariket deltar i både consensusöverenskommelsen och i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg. De båda överenskommelserna utgör en ram för en ordnad och öppen användning av statsstödda exportkrediter inom sina respektive tillämpningsområden och syftar till att främja lika villkor för statsstödda exportkrediter. Under de senaste åren har Förenade kungariket blivit alltmer aktivt när det gäller statsstöd. Under 2018 tillhandahöll Förenade kungarikets regerings avdelning för exportkreditstöd mindre än två miljarder EUR i statsstöd. År 2019 uppgick stödet till cirka 5,5 miljarder EUR. Som part i consensusöverenskommelsen och sektorsöverenskommelsen om luftfartyg måste Förenade kungariket följa de regler som anges i överenskommelserna.

Beträffande sektorsöverenskommelsen om luftfartyg är det dessutom viktigt att ha i åtanke att Förenade kungariket fortsätter att ha intressen i Airbus. Förordningen angående statsstödda exportkrediter inom flygplanstillverkningssektorn rör därför ett område som är av gemensamt intresse för EU:s medlemsstater och Förenade kungariket.

Med tanke på att syftet med det planerade beslutet är att säkerställa lika villkor för EU:s exportindustri och att ta vederbörlig hänsyn till de specifika ekonomiska intressen som EU delar med Förenade kungariket inom flygplanstillverkningssektorn bör de ståndpunkter som ska intas på unionens vägnar vara att samtycka till att Förenade kungariket blir part i consensusöverenskommelsen och sektorsöverenskommelsen om luftfartyg.

4. RÄTTSLIG GRUND

3.1. Förfarandemässig rättslig grund

3.1.1. Principer

I artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*) föreskrivs att beslut ska antas ”om fastställande av vilka ståndpunkter som på unionens vägnar ska intas i ett organ som inrättas genom ett avtal, om detta organ ska anta akter med rättslig verkan, med undantag av sådana akter som kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram”.

Begreppet *akter med rättslig verkan* omfattar akter som har rättslig verkan med stöd av de regler i internationell rätt som tillämpas på organet i fråga. Det omfattar även instrument som inte har bindande verkan enligt internationell rätt, men som är ”ägnade att på ett avgörande sätt påverka innehållet i de bestämmelser som antas av unionslagstiftaren”[3].

3.1.2. Tillämpning i det aktuella fallet

De två akter som parterna i consensusöverenskommelsen och sektorsöverenskommelsen om luftfartyg uppmanas att anta (dvs. för att fatta beslut om Förenade kungarikets begäran om att bli part i consensusöverenskommelsen och i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg) utgör akter med rättslig verkan. De planerade akterna har rättslig verkan med stöd av artikel 1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1233/2011 av den 16 november 2011 om tillämpningen av vissa riktlinjer för statsstödda exportkrediter och om upphävande av rådets beslut 2001/76/EG och 2001/77/EG, i vilken det anges att ”[d]e riktlinjer som anges i consensusöverenskommelsen om statsstödda exportkrediter (*consensusöverenskommelsen*) ska tillämpas i unionen. Texten till consensusöverenskommelsen bifogas denna förordning”.

Den förfarandemässiga rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 218.9 i EUF-fördraget.

[3] Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

3.2. Materiell rättslig grund

3.2.1. Principer

Den materiella rättsliga grunden för ett beslut enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget är främst beroende av syftet med och innehållet i den planerade akten avseende vilken en ståndpunkt intas på unionens vägnar.

3.2.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Det huvudsakliga syftet med och innehållet i de planerade akterna rör den gemensamma handelspolitiken. Den materiella rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 207.

3.3. Slutsats

Den rättsliga grunden för det föreslagna beslutet bör vara artikel 207.4 första stycket i EUF-fördraget, jämförd med artikel 218.9.

5. OFFENTLIGGÖRANDE AV DEN PLANERADE AKTEN

Eftersom de akter som parterna i consensusöverenskommelsen och sektorsöverenskommelsen antar kommer att ändra consensusöverenskommelsen och sektorsöverenskommelsen om luftfartyg är det lämpligt att akterna offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning* när de har godtagits.

2021/0101 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om de ståndpunkter som parterna i consensusöverenskommelsen om statsstödda exportkrediter och sektorsöverenskommelsen om exportkrediter till civila flygplan ska inta på Europeiska unionens vägnar genom skriftligt förfarande beträffande Förenade kungarikets begäranden om att få bli part i överenskommelserna

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 207.4 första stycket, jämförd med artikel 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

(1) De riktlinjer som ingår i consensusöverenskommelsen om statsstödda exportkrediter (*consensusöverenskommelsen*) har införlivats och därmed gjorts rättsligt bindande i EU genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1233/2011[4] [5].

(2) Parter i consensusöverenskommelsen är Australien, Kanada, Europeiska unionen, Japan, Korea, Nya Zeeland, Norge, Schweiz, Turkiet och Förenta staterna.

(3) Sektorsöverenskommelsen om exportkrediter till civila flygplan (*sektorsöverenskommelsen om luftfartyg*) utgör bilaga III till consensusöverenskommelsen och är enligt artikel 2 i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg en integrerad del av consensusöverenskommelsen. Consensusöverenskommelsen har införlivats, och därmed gjorts rättsligt bindande i EU, genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1233/2011[6] [7].

(4) Parter är Australien, Brasilien, Kanada, Europeiska unionen, Japan, Korea, Nya Zeeland, Norge, Schweiz och Förenta staterna.

(5) Både consensusöverenskommelsen och sektorsöverenskommelsen om luftfartyg utgör en ram för en ordnad och öppen användning av statsstödda exportkrediter inom överenskommelsernas respektive tillämpningsområden. De syftar till att skapa lika villkor för statsstödda exportkrediter för att därmed uppmuntra konkurrens mellan exportörerna på grundval av de exporterade varornas och tjänsternas kvalitet och pris snarare än de förmånligaste finansiella villkoren för statsstöd.

---

4 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1233/2011 av den 16 november 2011 om tillämpningen av vissa riktlinjer för statsstödda exportkrediter och om upphävande av rådets beslut 2001/76/EG och 2001/77/EG (EUT L 326, 8.12.2011, s. 45).

5 Äldre versioner av OECD-överenskommelsen har tidigare införlivats i EU-lagstiftningen genom rådsbeslut.

6 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1233/2011 av den 16 november 2011 om tillämpningen av vissa riktlinjer för statsstödda exportkrediter och om upphävande av rådets beslut 2001/76/EG och 2001/77/EG (EUT L 326, 8.12.2011, s. 45).

7 Äldre versioner av OECD-överenskommelsen har tidigare införlivats i EU-lagstiftningen genom rådsbeslut.

(6) Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland (*Förenade kungariket*) utträdde ur unionen med verkan från och med den 31 januari 2020. [8]

(7) I artikel 3 i consensusöverenskommelsen sägs att ”[a]ndra länder kan, oavsett om de är medlemmar i OECD eller inte, bli parter efter inbjudan från de nuvarande parterna.” En icke-part i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg får bli part i överenskommelsen i enlighet med de förfaranden som anges i tillägg I till sektorsöverenskommelsen om luftfartyg.

(8) I en skrivelse av den 28 januari 2021 begärde Förenade kungariket att parterna i consensusöverenskommelsen och parterna i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg samtycker till att Förenade kungariket blir part i consensusöverenskommelsen respektive sektorsöverenskommelsen för luftfartyg. Parterna i consensusöverenskommelsen och parterna i sektorsöverenskommelsen bör fatta beslut om begärandena genom skriftligt förfarande.

(9) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som bör intas på unionens vägnar av parterna i consensusöverenskommelsen samt den ståndpunkt som bör intas på unionens vägnar av parterna i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg, eftersom de beslut som fattas av parterna i consensusöverenskommelsen och sektorsöverenskommelsen om luftfartyg kommer att vara bindande för unionen i enlighet med artikel 2 i förordning (EU) nr 1233/2011.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som parterna i consensusöverenskommelsen om statsstödda exportkrediter ska inta på unionens vägnar i det skriftliga förfarandet beträffande Förenade kungarikets begäran om att bli part i konsensusöverenskommelsen är att stödja begäran.

Artikel 1a

Den ståndpunkt som parterna i sektorsöverenskommelsen om exportkrediter till civila flygplan ska inta på unionens vägnar i det skriftliga förfarandet beträffande Förenade kungarikets begäran om att bli part i sektorsöverenskommelsen är att stödja begäran.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till kommissionen.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar
Ordförande

[8] Rådets beslut (EU) 2020/135 av den 30 januari 2020 om ingående av avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen (EUT L 29, 31.1.2020, s. 1).