KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 21.4.2021 r.
COM(2021) 195 final

2021/0101 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowisk, jakie mają być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach procedury pisemnej przez uczestników Porozumienia w sprawie oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych oraz uczestników uzgodnienia sektorowego w sprawie kredytów eksportowych dotyczących cywilnych statków powietrznych w odniesieniu do wniosków Zjednoczonego Królestwa o przystąpienie do porozumienia oraz do uzgodnienia sektorowego w charakterze uczestnika

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji ustalającej stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii w ramach procedury pisemnej przez uczestników Porozumienia w sprawie oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych („porozumienie”) oraz uczestników uzgodnienia sektorowego w sprawie kredytów eksportowych dotyczących cywilnych statków powietrznych („uzgodnienie sektorowe dotyczące statków powietrznych” lub „uzgodnienie sektorowe”) w odniesieniu do wniosków Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej („Zjednoczone Królestwo”) o przystąpienie do porozumienia oraz uzgodnienia sektorowego w charakterze uczestnika.

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. Porozumienie i uzgodnienie sektorowe dotyczące statków powietrznych

Porozumienie jest dżentelmeńską umową, której celem jest stworzenie ram uporządkowanego stosowania oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych. W praktyce oznacza to ustanowienie równych warunków działania (w ramach których konkurencja opiera się na cenie i jakości wywożonych towarów i usług, a nie na oferowanych warunkach finansowych), przy jednoczesnym działaniu na rzecz eliminacji subsydiów i zakłóceń w handlu związanych z oficjalnie wspieranymi kredytami eksportowymi („oficjalne wsparcie”). Porozumienie weszło w życie w kwietniu 1978 r. i zostało zawarte na czas nieokreślony.

Uzgodnienie sektorowe dotyczące statków powietrznych stanowi załącznik III do porozumienia, a jego celem jest stworzenie ram dla przewidywalnego, spójnego i przejrzystego korzystania z oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych w odniesieniu do transakcji sprzedaży lub dzierżawy statków powietrznych oraz powiązanych towarów i usług określonych w art. 4 lit. a) uzgodnienia sektorowego. W związku z tym również uzgodnienie sektorowe służy stworzeniu równych warunków dla wywozu w sektorze statków powietrznych oraz wyeliminowaniu subsydiów i zakłóceń handlu związanych z oficjalnym wsparciem. Uzgodnienie sektorowe dotyczące statków powietrznych stało się skuteczne dnia 1 lutego 2011 r.

Porozumienie, w tym uzgodnienie sektorowe dotyczące statków powietrznych, jest administracyjnie osadzone w OECD i otrzymuje wsparcie ze strony sekretariatu OECD ds. kredytów. Jednak ani porozumienie, ani uzgodnienie sektorowe dotyczące statków powietrznych nie są aktami OECD[1].

Uczestnikiem porozumienia i uzgodnienia sektorowego dotyczącego statków powietrznych jest Unia Europejska – a nie państwa członkowskie. Oba dokumenty transponowano do wspólnotowego dorobku prawnego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1233/2011 z dnia 16 listopada 2011 r.[2] W związku z tym porozumienie i uzgodnienie sektorowe dotyczące statków powietrznych są prawnie wiążące i wchodzą w zakres prawa Unii.

---

[1] W rozumieniu art. 5 Konwencji OECD.

[2] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1233/2011 z dnia 16 listopada 2011 r. w sprawie zastosowania niektórych wytycznych w dziedzinie oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych oraz uchylające decyzje Rady 2001/76/WE i 2001/77/WE (Dz.U. L 326 z 8.12.2011, s. 45).

2.2. Uczestnicy porozumienia i uczestnicy uzgodnienia sektorowego

Obecnie istnieje dziesięciu uczestników porozumienia („uczestnicy porozumienia”); są to: Australia, Kanada, Unia Europejska, Japonia, Korea, Nowa Zelandia, Norwegia, Szwajcaria, Turcja i Stany Zjednoczone.

Uzgodnienie sektorowe dotyczące statków powietrznych obejmuje dziesięciu uczestników („uczestnicy uzgodnienia sektorowego”), w większości tych samych co porozumienie. Jedyne różnice polegają na tym, że Brazylia jest uczestnikiem uzgodnienia sektorowego (ale nie jest uczestnikiem porozumienia), a Turcja nie jest uczestnikiem uzgodnienia sektorowego (choć jest uczestnikiem porozumienia).

Zarówno uczestnicy porozumienia, jak i uczestnicy uzgodnienia sektorowego podejmują decyzje w sprawie zmian porozumienia lub uzgodnienia sektorowego w drodze konsensusu.

Zgodnie z art. 3 porozumienia obecni uczestnicy mogą zapraszać do uczestnictwa w porozumieniu pozostałych członków OECD oraz państwa niebędące członkami. Kraj niebędący uczestnikiem może zostać uczestnikiem uzgodnienia sektorowego zgodnie z procedurami określonymi w dodatku I do tego uzgodnienia.

Komisja Europejska reprezentuje Unię na posiedzeniach uczestników porozumienia i uczestników uzgodnienia sektorowego, jak również w pisemnych procedurach podejmowania decyzji przez uczestników porozumienia i uczestników uzgodnienia sektorowego.

2.3. Planowany akt uczestników porozumienia i uczestników uzgodnienia sektorowego

Planowany akt polegałby na przyznaniu Zjednoczonemu Królestwu statusu uczestnika porozumienia i uzgodnienia sektorowego w następstwie wniosków Zjednoczonego Królestwa o uzyskanie statusu uczestnika zarówno porozumienia, jak i uzgodnienia sektorowego.

Zjednoczone Królestwo, w wyniku wystąpienia z UE, nie jest już reprezentowane w porozumieniu ani w uzgodnieniu sektorowym. W piśmie z dnia 28 stycznia 2021 r. Zjednoczone Królestwo zwróciło się do odpowiednich uczestników o formalne wyrażenie zgody na jego przystąpienie do obu instrumentów w charakterze uczestnika. Przewodniczący porozumienia i uczestnicy uzgodnienia sektorowego rozesłali wnioski Zjednoczonego Królestwa w dniu 29 stycznia 2021 r. i ustalili na dzień 31 marca 2021 r. termin na udzielenie formalnej odpowiedzi przez obecnych uczestników. W piśmie przewodniczącego z dnia 11 lutego 2021 r. termin ten przedłużono do końca maja 2021 r.

Potwierdzenie uczestnictwa Zjednoczonego Królestwa w porozumieniu i uzgodnieniu sektorowym wymagałoby zmiany art. 3 porozumienia i art. 3 uzgodnienia sektorowego, tj. postanowień wymieniających odpowiednich uczestników.

W związku z powyższym należy ustalić stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego na mocy umowy, ponieważ decyzja ta będzie wiążąca dla Unii i będzie miała wpływ na prawo Unii na mocy art. 1 rozporządzenia (UE) nr 1233/2011, który stanowi, że „[w]ytyczne zawarte w Porozumieniu w sprawie oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych (»Porozumienie«) mają zastosowanie w Unii. Tekst Porozumienia stanowi załącznik do niniejszego rozporządzenia”.

3. STANOWISKO, JAKIE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

Planowane akty pozwoliłyby Zjednoczonemu Królestwu zostać uczestnikiem porozumienia i uzgodnienia sektorowego.

W piśmie przewodniczącego z dnia 29 stycznia 2021 r. stwierdzono: „Zjednoczone Królestwo było jednym z pierwszych krajów zaangażowanych w ustanawianie dyscypliny finansowej w odniesieniu do oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych w latach 70. XX wieku i od tego czasu jest istotnym dostawcą zarówno standardowych kredytów eksportowych, jak i kredytów eksportowych dotyczących statków powietrznych. Jest również aktywnym członkiem grupy roboczej ds. kredytów eksportowych i gwarancji kredytowych. W związku z tym dalsze uczestnictwo Zjednoczonego Królestwa byłoby logiczne i korzystne dla wszystkich stron. Mam zatem nadzieję, że uczestnicy poprą jego wniosek". Istotnie oczekuje się, że wszyscy uczestnicy porozumienia i uczestnicy uzgodnienia sektorowego poprą wnioski Zjednoczonego Królestwa.

W interesie Unii leży zarówno uczestnictwo Zjednoczonego Królestwa w porozumieniu, jak i w uzgodnieniu sektorowym. Oba instrumenty zapewniają ramy uporządkowanego i przejrzystego korzystania z oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych w odpowiednich obszarach oraz mają na celu zapewnienie równych warunków działania w odniesieniu do oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych. W ostatnich latach Zjednoczone Królestwo jest coraz bardziej aktywne, jeśli chodzi o oficjalne wsparcie. W 2018 r. UK Export Finance (UKEF – departament wsparcia kredytów eksportowych rządu Zjednoczonego Królestwa) udzielił oficjalnego wsparcia w wysokości poniżej 2 mld EUR. W 2019 r. kwota ta wyniosła już około 5,5 mld EUR. Jako uczestnik porozumienia i uzgodnienia sektorowego dotyczącego statków powietrznych Zjednoczone Królestwo musiałoby przestrzegać zasad tych instrumentów.

W odniesieniu do uzgodnienia sektorowego dotyczącego statków powietrznych należy ponadto pamiętać o powiązaniu Zjednoczonego Królestwa z przedsiębiorstwem Airbus. Oficjalne uregulowanie kredytów eksportowych w sektorze produkcji statków powietrznych odnosi się zatem do wspólnego interesu państw członkowskich UE i Zjednoczonego Królestwa.

Biorąc pod uwagę, że celem planowanej decyzji jest zapewnienie równych warunków działania dla unijnego przemysłu eksportowego, a także należyte uwzględnienie dostosowania szczególnych interesów gospodarczych między UE a Zjednoczonym Królestwem w sektorze produkcji statków powietrznych, stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii, powinny polegać na wyrażeniu zgody na to, by Zjednoczone Królestwo zostało uczestnikiem porozumienia i uzgodnienia sektorowego dotyczącego statków powietrznych.

4. PODSTAWA PRAWNA

3.1. Proceduralna podstawa prawna

3.1.1. Zasady

W art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) przewidziano przyjmowanie decyzji ustalających „stanowiska, które mają być zajęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego przez umowę, gdy organ ten ma przyjąć akty mające skutki prawne, z wyjątkiem aktów uzupełniających lub zmieniających ramy instytucjonalne umowy".

Pojęcie „akty mające skutki prawne" obejmuje akty, które wywołują skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono również instrumenty, które na mocy prawa międzynarodowego nie są wiążące, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii"[3].

[3] Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., C-399/12 Niemcy/Rada, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

3.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Oba akty prawne, do przyjęcia których wzywa się uczestników porozumienia i uczestników uzgodnienia sektorowego (tj. podjęcie decyzji w sprawie wniosków Zjednoczonego Królestwa o przystąpienie do porozumienia i uzgodnienia sektorowego w charakterze uczestnika), stanowią akty mające skutki prawne. Planowane akty wywołują skutki prawne na mocy art. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1233/2011 z dnia 16 listopada 2011 r. w sprawie stosowania niektórych wytycznych w dziedzinie oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych oraz uchylającego decyzje Rady 2001/76/WE i 2001/77/WE, który stanowi, że „[w]ytyczne zawarte w Porozumieniu w sprawie oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych (»Porozumienie«) mają zastosowanie w Unii. Tekst Porozumienia stanowi załącznik do niniejszego rozporządzenia".

W związku z tym proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 218 ust. 9 TFUE.

3.2. Materialna podstawa prawna

3.2.1. Zasady

Materialna podstawa prawna decyzji na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE zależy przede wszystkim od celu i treści planowanego aktu, w którego kwestii ma zostać zajęte stanowisko w imieniu Unii.

3.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Główny cel i treść planowanych aktów odnoszą się do wspólnej polityki handlowej. Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest w związku z tym art. 207.

3.3. Podsumowanie

Podstawą prawną proponowanej decyzji powinien być art. 207 ust. 4 akapit pierwszy TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

5. PUBLIKACJA PLANOWANEGO AKTU

Ponieważ akty uczestników porozumienia i uczestników uzgodnienia sektorowego zmienią porozumienie i uzgodnienie sektorowe dotyczące statków powietrznych, po zatwierdzeniu należy je opublikować w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

2021/0101 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowisk, jakie mają być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach procedury pisemnej przez uczestników Porozumienia w sprawie oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych oraz uczestników uzgodnienia sektorowego w sprawie kredytów eksportowych dotyczących cywilnych statków powietrznych w odniesieniu do wniosków Zjednoczonego Królestwa o przystąpienie do porozumienia oraz do uzgodnienia sektorowego w charakterze uczestnika

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 207 ust. 4 akapit pierwszy w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Wytyczne zawarte w Porozumieniu w sprawie oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych („porozumienie”) zostały transponowane rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1233/2011[45] i – co za tym idzie – stały się prawnie wiążące w Unii.

(2) Uczestnikami porozumienia są: Australia, Kanada, Unia Europejska, Japonia, Korea, Nowa Zelandia, Norwegia, Szwajcaria, Turcja i Stany Zjednoczone.

(3) Uzgodnienie sektorowe w sprawie kredytów eksportowych dotyczących cywilnych statków powietrznych („uzgodnienie sektorowe dotyczące statków powietrznych” lub „uzgodnienie sektorowe”) stanowi załącznik III do porozumienia i zgodnie z art. 2 uzgodnienia sektorowego stanowi integralną część porozumienia. Uzgodnienie sektorowe zostało transponowane i uznane za prawnie wiążące w Unii rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1233/2011[67].

(4) Uczestnikami uzgodnienia sektorowego są: Australia, Brazylia, Kanada, Unia Europejska, Japonia, Korea, Nowa Zelandia, Norwegia, Szwajcaria i Stany Zjednoczone.

---

4 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1233/2011 z dnia 16 listopada 2011 r. w sprawie zastosowania niektórych wytycznych w dziedzinie oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych oraz uchylające decyzje Rady 2001/76/WE i 2001/77/WE (Dz.U. L 326 z 8.12.2011, s. 45).

5 W przeszłości wcześniejsze wersje porozumienia były już transponowane do prawa UE w drodze decyzji Rady.

6 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1233/2011 z dnia 16 listopada 2011 r. w sprawie zastosowania niektórych wytycznych w dziedzinie oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych oraz uchylające decyzje Rady 2001/76/WE i 2001/77/WE (Dz.U. L 326 z 8.12.2011, s. 45).

7 W przeszłości wcześniejsze wersje porozumienia były już transponowane do prawa UE w drodze decyzji Rady.

(5) Zarówno porozumienie, jak i uzgodnienie sektorowe dotyczące statków powietrznych stanowią ramy uporządkowanego i przejrzystego stosowania oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych w odpowiednich obszarach. Ich celem jest zapewnienie równych zasad w zakresie oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych, co ma promować konkurencję między eksporterami opartą na jakości i cenie wywożonych towarów i usług, a nie na najkorzystniejszych oficjalnie wspieranych warunkach finansowych.

(6) Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej („Zjednoczone Królestwo") wystąpiło z Unii ze skutkiem od dnia 31 stycznia 2020 r. [8]

(7) Zgodnie z art. 3 porozumienia obecni uczestnicy mogą zapraszać do uczestnictwa w porozumieniu pozostałych członków OECD oraz państwa niebędące członkami. Kraj niebędący uczestnikiem uzgodnienia sektorowego może nim zostać zgodnie z procedurami określonymi w dodatku I do tego uzgodnienia.

(8) Pismem z dnia 28 stycznia 2021 r. Zjednoczone Królestwo zwróciło się do uczestników porozumienia i uczestników uzgodnienia sektorowego dotyczącego statków powietrznych o wyrażenie zgody na przystąpienie Zjednoczonego Królestwa w charakterze uczestnika odpowiednio do porozumienia i do uzgodnienia sektorowego dotyczącego statków powietrznych. Uczestnicy porozumienia oraz uczestnicy uzgodnienia sektorowego mają podjąć decyzje w sprawie tych wniosków w drodze procedury pisemnej.

(9) Należy ustalić stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii przez uczestników porozumienia, a także stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii przez uczestników uzgodnienia sektorowego dotyczącego statków powietrznych, ponieważ decyzje uczestników porozumienia i uczestników uzgodnienia sektorowego będą wiążące dla Unii na mocy art. 2 rozporządzenia (UE) nr 1233/2011,

[8] Decyzja Rady (UE) 2020/135 z dnia 30 stycznia 2020 r. w sprawie zawarcia Umowy o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej (Dz.U. L 29 z 31.1.2020, s. 1).

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii w ramach procedury pisemnej przez uczestników Porozumienia w sprawie oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych w odniesieniu do wniosku Zjednoczonego Królestwa o przystąpienie do porozumienia w charakterze uczestnika, polega na poparciu tego wniosku.

Artykuł 1a

Stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w ramach procedury pisemnej przez uczestników uzgodnienia sektorowego w sprawie kredytów eksportowych dotyczących cywilnych statków powietrznych w odniesieniu do wniosku Zjednoczonego Królestwa o przystąpienie do uzgodnienia sektorowego w charakterze uczestnika, polega na poparciu tego wniosku.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Komisji.

Sporządzono w Brukseli dnia […] r.

W imieniu Rady
Przewodniczący