EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 3.12.2025
COM(2025) 688 final

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

über die Verhandlungen der Kommission im Bereich der Exportkredite im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 1233/2011

1. Einleitung

In Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1233/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. November 2011 über die Anwendung bestimmter Leitlinien auf dem Gebiet der öffentlich unterstützten Exportkredite sowie zur Aufhebung der Beschlüsse 2001/76/EG und 2001/77/EG des Rates[1] ist vorgesehen, dass die Europäische Kommission dem Europäischen Parlament über die Verhandlungen über öffentlich unterstützte Exportkredite Bericht erstattet. Der vorliegende Bericht behandelt die wichtigsten Entwicklungen im Bereich der internationalen Vorschriften für Exportkredite im Jahr 2024 (vom 1. Januar bis zum 31. Dezember).

Seit Ende der 1970er-Jahre stellt das **OECD-Übereinkommen über öffentlich unterstützte Exportkredite** (im Folgenden „Übereinkommen“) das wichtigste Forum für internationale Vorschriften für Exportkredite dar[2]. Neben den allgemeinen Vorschriften für Exportkreditgeschäfte enthält das Übereinkommen auch „Sektorvereinbarungen“ mit besonderen Finanzierungsvorschriften für bestimmte Wirtschaftszweige und Arten von Tätigkeiten, darunter die Klimawandel-Sektorvereinbarung, die Sektorvereinbarung für Schiffe und die Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge.

2. Entwicklungen innerhalb der OECD während des Berichtszeitraums

Die wichtigsten Entwicklungen im Berichtszeitraum betrafen: die Überprüfung des Artikels 6 des Übereinkommens mit dem Ziel, das Verbot von Projekten im Bereich Kohleverstromungsanlagen auf jegliche Projekte im Bereich fossile Brennstoffe auszuweiten, die Aufnahme von Gesprächen über spezifische Finanzierungsbedingungen für soziale Infrastruktur und die Unterstützung von Entwicklungsländern, die Überprüfung der verschiedenen Projektklassen in der Klimawandel-Sektorvereinbarung, die Aufnahme von Gesprächen über eine Änderung der Sektorvereinbarung für Schiffe mit der ersten Sitzung der informellen Expertengruppe (IEG) des Ausschusses für Schiffbau am 15. März 2024, und zwar insbesondere dahin gehend, dass emissionsfreie und -arme Schiffe berücksichtigt werden, und die Einsetzung einer Expertengruppe, die mit der Überprüfung der Kapstadt-Liste der Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge (im Folgenden „KL-Expertengruppe“) beauftragt wurde, am 18. November 2024. Im Folgenden wird auf eine Reihe anderer erwähnenswerter Entwicklungen eingegangen.

Unterstützung im Bereich fossile Brennstoffe

Im Anschluss an einen Vorschlag, den die EU den Teilnehmern im Juli 2022 zur Überprüfung des Artikels 6 des Übereinkommens im Hinblick auf die Ausweitung des Verbots von Projekten im Bereich Kohleverstromungsanlagen auf jegliche Projekte im Bereich fossile Brennstoffe (einschließlich Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Bergbau und dem Transport von Kraftwerkskohle sowie der Exploration, der Erzeugung, dem Transport, der Speicherung, der Raffination und der Verteilung von Rohöl und Erdgas für den Energiesektor und die Stromerzeugung ohne CO_2-Abscheidung) vorgelegt hat, sowie nach einem erneuten

[1] ABl. L 326 vom 8.12.2011, S. 45.

[2] Aktuell hat das Übereinkommen 11 Teilnehmer: Australien, die EU, Japan, Kanada, Korea, Neuseeland, Norwegen, die Schweiz, die Türkei, das Vereinigte Königreich und die Vereinigten Staaten.

Vorschlag von November 2023, der weitere Informationen über den Ansatz der EU enthielt, legte die EU im März 2024 einen neuen Vorschlag zur Überprüfung von Artikel 6 vor. Darin war vorgesehen, dass die Teilnehmer für den Energiesektor mit fossilen Brennstoffen keine öffentlich unterstützten Exportkredite und keine gebundene Entwicklungshilfe bereitstellen sollten, es sei denn, es handelt sich um genau festgelegte Ausnahmefälle, die mit einer Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 °C und den Zielen des Übereinkommens von Paris vereinbar sind.

Nach anderen Vorschlägen und Anregungen der Teilnehmer wurde am 24. November 2024 ein neuer gemeinsamer Vorschlag vorgelegt, und die Teilnehmer wurden aufgefordert, bis Mitte Dezember dazu Stellung zu nehmen. Bis Jahresende konnte keine Einigung zwischen den Teilnehmern erzielt werden, sodass die Beratungen im Jahr 2025 fortgesetzt wurden.

Anzahlungsregeln im Übereinkommen

Da die von den Teilnehmern im Dezember 2023 vereinbarte Flexibilität, die zu leistende Mindestanzahlung für Geschäfte in Ländern der Kategorie II vorübergehend von 15 % auf 5 % zu senken, am 13. Dezember 2024 auslaufen sollte, wurden Gespräche darüber geführt, ob diese Flexibilität dauerhaft beibehalten und möglicherweise auf die soziale Infrastruktur ausgerichtet werden sollte. In diesem Zusammenhang legte die EU ein Papier vor, in dem eine faktenbasierte Analyse der Bedürfnisse und Ziele der verschiedenen Interessenträger des Übereinkommens gefordert wurde, um sicherzustellen, dass jede Entscheidung über mögliche Änderungen der Anzahlungsregeln mit den Grundprinzipien der OECD – wie der Mobilisierung von Privatkapital, nachhaltigen Kreditvergabeverfahren und fairen Wettbewerbsbedingungen – im Einklang steht.

Nach einem Gespräch zwischen den Teilnehmern wurde festgestellt, dass zu jenem Zeitpunkt vonseiten der Teilnehmer kein Wunsch danach bestand, die Flexibilität im Hinblick auf Anzahlungen dauerhaft beizubehalten, und dass diese somit am 13. Dezember 2024 auslaufen würde. Allerdings merkten die Teilnehmer an, dass die Gespräche über die Senkung der Anzahlung und die Gespräche im Zusammenhang mit der sozialen Infrastruktur mit der allgemeineren Frage verknüpft sind, ob die Unterstützung für die Entwicklungsländer erhöht werden sollte; sie kamen daher überein, die Gespräche über den bestmöglichen Umgang mit diesem umfassenderen Thema fortzusetzen.

Fragen im Zusammenhang mit der handelsbezogenen Entwicklungshilfe

Gegen Ende 2024 schlug das OECD-Sekretariat vor, die Mitteilungspflichten und die Verpflichtung zur Anwendung internationaler Ausschreibungen bei der Bereitstellung ungebundener öffentlicher Entwicklungshilfedarlehen, die im Übereinkommen über ungebundene öffentliche Entwicklungshilfedarlehen enthalten sind, in das Übereinkommen aufzunehmen. Die Teilnehmer forderten das OECD-Sekretariat auf, für die Sitzung im März 2025 einen Textentwurf auszuarbeiten.

Darüber hinaus wurden Gespräche über die Überarbeitung der im Übereinkommen festgelegten Methode zur Berechnung der Konzessionalität von Geschäften im Bereich der gebundenen Entwicklungshilfe aufgenommen. Diese in den 1990er Jahren entwickelte Methode muss möglicherweise aktualisiert werden, um den aktuellen Gegebenheiten Rechnung zu tragen.

Sektorvereinbarungen

Klimawandel-Sektorvereinbarung

Die Arbeiten an der Klimawandel-Sektorvereinbarung im Jahr 2024 konzentrierten sich auf vier Gruppen von Sektoren:

- Gruppe 1: Die Sektoren mit Platzhaltern (für die es keine Begriffsbestimmungen oder Standards gibt): Projektklasse H Typ 4 (Schiffsverkehr mit niedrigem Schadstoffausstoß) und Projektklasse J (Herstellung sauberer flüssiger und gasförmiger Brennstoffe). In Bezug auf die Projektklasse H kamen die Teilnehmer überein, den Abschluss der Arbeiten der informellen Expertengruppe des Ausschusses für Schiffbau abzuwarten, bevor sie über das weitere Vorgehen für diese Projektklasse entscheiden. Im Hinblick auf die Projektklasse J wurde keine Entscheidung über die Streichung des Platzhalters in Anhang I getroffen, und die Gespräche werden fortgesetzt.

- Gruppe 2: Die Sektoren, für die eine Verfallsklausel gilt und die mit dem 30. Juni 2024 wegfallen sollten: Projektklasse G (Fertigung mit niedrigem Schadstoffausstoß) und Projektklasse I (Mineralien und Erze für saubere Energie). Die Teilnehmer kamen überein, die Projektklassen im Übereinkommen beizubehalten sowie bis spätestens 30. Juni 2026 die bis dahin ausgearbeiteten internationalen Standards zu überprüfen und dann zu entscheiden, ob sie in die Einträge aufgenommen werden.

- Gruppe 3: Die traditionellen Sektoren: Projektklasse B (Sanierungsprojekte in Anlagen mit fossilen Brennstoffen, Substitution fossiler Brennstoffe) und Projektklasse C (Energieeffizienz). Diese Sektoren wurden gemeinsam mit der Überprüfung von Artikel 6 erörtert (siehe oben).

- Gruppe 4: Andere Sektoren: Projektklasse D (Projekte zur CO_2-Abscheidung, -Nutzung und -Speicherung), Projektklasse E (Übertragung, Verteilung und Speicherung von Energie) und Projektklasse F (Sauberer Wasserstoff und sauberes Ammoniak); es wurden Fragen zur Auslegung dieser Projektklassen aufgeworfen und Gespräche über eine mögliche Änderung des Wortlauts von Anhang I der Klimawandel-Sektorvereinbarung aufgenommen.

Sektorvereinbarung für Schiffe

Die erste Sitzung der informellen Expertengruppe des Ausschusses für Schiffbau fand am 15. März 2024 statt; die Gruppe trat anschließend am 21. Juni 2024 und am 22. November 2024 zusammen. Im Mittelpunkt der Gespräche standen die Bestimmung des Begriffs „emissionsfreie und -arme Schiffe“ und die Festlegung spezifischer Finanzierungsbedingungen für diese Schiffe.

Als Grundlage und zur Orientierung für die Gespräche wurden Experten eingeladen, Vorträge zu einer Vielzahl von Themen zu halten, unter anderem über die Strategie und die Indizes der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation zur Dekarbonisierung der Schifffahrt und über bestehende Taxonomien für eine nachhaltige Finanzierung des Schifffahrt. Die Delegationen

wurden ferner ersucht, ihre Schiffsfinanzierungspraktiken vorzustellen, damit ein besseres Verständnis und eine bessere Erfassung der verschiedenen Praktiken der Exportkreditagenturen ermöglicht wird.

Aufbauend auf den Gesprächen legte die EU im November 2024 einen Vorschlag zur Einbeziehung der Regelung des Übereinkommens über den kommerziellen Referenzzinssatz (Commercial Interest Reference Rate – CIRR) in die Sektorvereinbarung für Schiffe vor, da es keinen klaren Grund dafür zu geben schien, warum sich die CIRR-Regeln für Standardgeschäfte im Rahmen des Übereinkommens oder Geschäfte im Zusammenhang mit Schiffen im Rahmen der Sektorvereinbarung für Schiffe voneinander unterschieden sollten.

Die Gespräche über die Dekarbonisierung des Schifffahrt und die Reform des CIRR im Rahmen der Sektorvereinbarung für Schiffe wurden im Jahr 2025 fortgesetzt.

Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge

Auf ihrer 73. Tagung vom 18. November 2022 begannen die Teilnehmer, Überlegungen darüber anzustellen, wie die Liste der Staaten, die für eine Senkung der Mindestprämiensätze infrage kommen (im Folgenden „Kapstadt-Liste“), zu überprüfen ist, da die Kapstadt-Liste nur einmal aktualisiert worden war, um sie um einen zusätzlichen Staat zu erweitern, und kein Staat nach seiner Aufnahme jemals gestrichen oder zumindest überprüft worden war. Diese Gespräche führten zur Einsetzung einer KL-Expertengruppe auf der 75. Sitzung der Teilnehmer an der Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge am 18. November 2024, um die Teilnehmer bei der Überprüfung der Kapstadt-Liste zu unterstützen. Die Gespräche über die beste Vorgehensweise für diese Überarbeitung sind noch nicht abgeschlossen.

Am 18. November 2024 legte die EU den Teilnehmern an der Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge einen Vorschlag zur Anpassung der Bedingungen für Hubschrauber im Rahmen dieser Vereinbarung vor, insbesondere in Bezug auf die Verfahren zur Bereitstellung von Unterstützung vor Beginn der Kreditlaufzeit. In den Gesprächen ging es auch um mögliche Änderungen der Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge im Hinblick auf Wartungs-, Reparatur- und Überholungsverträge sowie um Anreize für eine nachhaltige Luftfahrt und Exportkredite zur Dekarbonisierung des Luftverkehrs.

Sonstige Entwicklungen

CIRR-Reform

Nach der Einstellung des LIBOR im Jahr 2021 hatten sich die Teilnehmer auf ihrer 159. Sitzung im November 2023 darauf geeinigt, die vorübergehende Marge von 100 Basispunkten des CIRR-Satzes, die am 14. Juli 2024 auslaufen sollte, um ein Jahr (d. h. bis zum 14. Juli 2025) zu verlängern, damit genügend Zeit für Überlegungen zu einer dauerhafteren Lösung bleibt, die Vorhersehbarkeit für Ausführer, Käufer und Interessenträger bietet. Im Jahr 2024 wurden von den Teilnehmern keine alternativen Vorschläge eingereicht, und das Thema wurde auf der Tagesordnung für die Sitzung im März 2025 belassen.

Gemeinsame Haltungen

Im Jahr 2024 schlugen die Teilnehmer nur eine einzige gemeinsame Haltung vor. Diese am 19. Dezember 2024 vorgeschlagene und anschließend von den Teilnehmern angenommene gemeinsame Haltung zielte darauf ab, die Unterstützung für örtliche Kosten zur Deckung der Umsiedlungskosten für den Bau der Stadtautobahn „Jaunde Nsimalen“ in Kamerun aufzustocken. Die gemeinsame Haltung trat am 31. Januar 2025 in Kraft und gilt bis zum 30. Januar 2027.

Die Kommission wird das Europäische Parlament ordnungsgemäß über neue Entwicklungen unterrichten.