EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 3.12.2025
COM(2025) 688 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

komission vientiluottoalalla käymistä asetuksen (EU) N:o 1233/2011 mukaisista neuvotteluista

1. Johdanto

Tiettyjen suuntaviivojen soveltamisesta julkisesti tuettuihin vientiluottoihin ja neuvoston päätösten 2001/76/EY ja 2001/77/EY kumoamisesta 16. marraskuuta 2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1233/2011[1] liitteessä I säädetään, että Euroopan komissio esittää Euroopan parlamentille kertomuksen julkisesti tuettuja vientiluottoja koskevista neuvotteluista. Tässä kertomuksessa käsitellään vientiluottoja koskevien kansainvälisten sääntöjen keskeistä kehitystä vuonna 2024 (1.1.–31.12.2024).

Julkisesti tuettuja vientiluottoja koskeva OECD:n järjestely, jäljempänä ’järjestely’, on 1970-luvun lopusta lähtien ollut tärkein foorumi vientiluottoja koskeville kansainvälisille säännöille.[2] Vientiluottotoimia koskevien yleisten sääntöjen lisäksi järjestely sisältää myös tiettyjen teollisuudenalojen ja toimialojen erityiset rahoitussäännöt kattavia alakohtaisia sopimuksia, kuten ilmastonmuutosta koskevan alakohtaisen sopimuksen, alakohtaisen laivaluottosopimuksen ja siviili-ilma-aluksia koskevan alakohtaisen sopimuksen.

2. OECD:n piirissä raportointikaudella tapahtunut kehitys

Merkittävin raportointikaudella tapahtunut kehitys koski seuraavia: järjestelyn 6 artiklan uudelleentarkastelu hiilivoimalahankkeita koskevan kiellon laajentamiseksi siten, että se koskee kaikkia fossiilisiin polttoaineisiin perustuvia hankkeita; keskustelujen käynnistäminen sosiaalisen infrastruktuurin erityisistä rahoitusehdoista ja -edellytyksistä sekä kehittyvien maiden tukemisesta; ilmastonmuutosta koskevan alakohtaisen sopimuksen eri hankeluokkien uudelleentarkastelu; keskustelujen käynnistäminen laivanrakennuskomitean epävirallisen asiantuntijaryhmän ensimmäisen kokouksen yhteydessä 15. maaliskuuta 2024 alakohtaisen laivaluottosopimuksen muuttamisesta erityisesti siten, että niissä huomioitaisiin päästöttömät ja vähäpäästöiset alukset; asiantuntijaryhmän perustaminen tarkastelemaan siviili-ilma-aluksia koskevan alakohtaisen sopimuksen Kapkaupungin yleissopimuksen luetteloa, jäljempänä ’Kapkaupungin yleissopimuksen asiantuntijaryhmä’, 18. marraskuuta 2024. Jäljempänä kerrotaan myös muusta merkittävästä kehityksestä.

Fossiilisten polttoaineiden tuki

Esitettyään osapuolille heinäkuussa 2022 ehdotuksen järjestelyn 6 artiklan tarkistamisesta hiilivoimalahankkeita koskevan kiellon laajentamiseksi koskemaan kaikkia fossiilisia polttoaineita (mukaan lukien lämpöhiilen louhinta ja kuljetus, raakaöljyn ja maakaasun etsintä, tuotanto, kuljetus, varastointi, jalostus ja jakelu energia-alalla ja päästövähennystekniikoita hyödyntämättömät hiilipohjaiset voimalaitokset) ja marraskuussa 2023 uudistetun ehdotuksen, jossa annettiin lisätietoja sen toimintatavasta, EU esitti maaliskuussa 2024 uuden ehdotuksen 6 artiklan uudelleentarkastelusta. Ehdotuksen mukaan osapuolet eivät saa myöntää julkisesti tuettuja vientiluottoja tai sidottua apua fossiilisia polttoaineita hyödyntävälle energia-alalle, paitsi rajoitetuissa ja selkeästi määritellyissä olosuhteissa, jotka ovat yhdenmukaisia 1,5 celsiusasteen tavoitteen ja Pariisin sopimuksen tavoitteiden kanssa.

[1] EUVL L 326, 8.12.2011, s. 45.

[2] Järjestelyssä on tällä hetkellä yksitoista osapuolta: Australia, EU, Japani, Kanada, Korea, Norja, Sveitsi, Turkki, Uusi-Seelanti, Yhdistynyt kuningaskunta ja Yhdysvallat.

Muiden osapuolilta saatujen ehdotusten jälkeen 24. marraskuuta 2024 esitettiin uusi yhteinen ehdotus, josta osapuolet saivat esittää huomautuksia joulukuun puoliväliin asti. Koska osapuolet eivät päässeet keskinäiseen sopimukseen vuoden loppuun mennessä, keskustelut jatkuivat vuoden 2025 puolelle.

Järjestelyyn sisältyvät ennakkomaksusäännöt

Koska osapuolten joulukuussa 2023 sopima jousto ennakkomaksuvaatimusten tilapäiseksi alentamiseksi 15 prosentista 5 prosenttiin luokkaan II kuuluvissa maissa tapahtuvien toimien osalta päättyi 13. joulukuuta 2024, syntyi keskustelua siitä, pitäisikö joustosta tehdä pysyvä ja voitaisiinko se keskittää sosiaaliseen infrastruktuuriin. EU esitti tässä yhteydessä asiakirjan, jossa vaadittiin tosiasioihin perustuvaa analyysia järjestelyn eri sidosryhmien tarpeista ja tavoitteista sen varmistamiseksi, että mahdollisia ennakkomaksusääntöjen muutoksia koskevassa päätöksenteossa noudatetaan OECD:n keskeisiä periaatteita, kuten yksityisen pääoman houkuttelua, kestäviä luotonantokäytäntöjä ja tasapuolisia toimintaedellytyksiä.

Osapuolten kesken käydyn keskustelun perusteella pääteltiin, että osapuolet eivät halunneet tehdä ennakkomaksuja koskevista joustoista pysyviä ja että jousto lakkautettaisiin 13. joulukuuta 2024. Osapuolet totesivat kuitenkin, että keskustelut ennakkomaksujen alentamisesta ja sosiaalisesta infrastruktuurista liittyivät laajempaan kysymykseen kehitysmaille annettavan tuen lisäämisestä, ja ne sopivat jatkavansa keskusteluja siitä, miten tätä laajempaa kysymystä olisi viisainta käsitellä.

Kauppaan liittyvät tukikysymykset

Vuoden 2024 lopulla OECD:n sihteeristö ehdotti, että järjestelyyn sisällytettäisiin raportointivaatimukset ja velvoite järjestää kansainvälisiä tarjouskilpailuja, kun annetaan sitomattomia julkisen kehitysavun (ODA) luottoja, jotka sisältyvät sitomattoman julkisen kehitysavun luottoja koskevaan sopimukseen. Osapuolet kehottivat OECD:n sihteeristöä laatimaan asiasta luonnoksen maaliskuun 2025 kokousta varten.

Lisäksi käynnistettiin keskustelut järjestelyssä vahvistetun sidotun avun toimien lahja-asteen laskemista koskevan menetelmän tarkistamisesta. Tätä 1990-luvulla kehitettyä menetelmää voi olla tarpeen päivittää nykyisiä realiteetteja vastaavaksi.

Alakohtaiset sopimukset

Ilmastonmuutosta koskeva alakohtainen sopimus

Ilmastonmuutosta koskevaa alakohtaista sopimusta koskevassa työssä keskityttiin vuonna 2024 neljään ryhmään:

- Ryhmä 1: Määrittelemättömät alat (joilla ei ole määritelmiä tai vaatimuksia) – hankeluokan H tyyppi 4 (vähäpäästöinen vesiliikenne) ja hankeluokka J (puhtaiden nestemäisten tai kaasumaisten polttoaineiden tuotanto). Hankeluokan H osalta osapuolet päättivät ennen tämän hankeluokan seuraavista vaiheista päättämistä odottaa, kunnes laivanrakennuskomitean epävirallinen asiantuntijaryhmä on saanut työnsä päätökseen. Hankeluokan J osalta ei tehty päätöstä liitteeseen I sisältyvän määrittelemättömyyden poistamisesta, ja keskustelut jatkuvat.

- Ryhmä 2: Alat, joihin sovelletaan raukeamislauseketta ja joiden voimassaolon oli määrä päättyä 30. kesäkuuta 2024 mennessä – hankeluokka G (matalapäästöinen tuotanto) ja hankeluokka I (puhtaan energian mineraalit ja malmit). Osapuolet päättivät säilyttää järjestelyyn sisältyvät hankeluokat ja tarkastella viimeistään 30. kesäkuuta 2026 siihen mennessä kehitettyjä kansainvälisiä standardeja ja päättää, sisällytetäänkö ne kyseisiin kohtiin.

- Ryhmä 3: Perinteiset alat – hankeluokka B (fossiilisia polttoaineita käyttävien laitosten kunnostushankkeet, fossiilisen polttoaineen korvaaminen) ja hankeluokka C (energiatehokkuus). Näistä aloista keskusteltiin 6 artiklan uudelleentarkastelun (ks. edellä) yhteydessä.

- Ryhmä 4: Muut alat – hankeluokka D (hiilidioksidin talteenotto-, hyödyntämis- ja varastointihankkeet), hankeluokka E (energian siirto, jakelu ja varastointi) ja hankeluokka F (puhdas vety ja ammoniakki). Näiden hankeluokkien tulkinnasta esitettiin kysymyksiä. Lisäksi käynnistettiin keskustelu ilmastonmuutosta koskevan alakohtaisen sopimuksen lisäyksen I mahdollisesta muuttamisesta.

Alakohtainen laivaluottosopimus

Laivanrakennuskomitean epävirallisen asiantuntijaryhmän ensimmäinen kokous pidettiin 15. maaliskuuta 2024. Asiantuntijaryhmä kokoontui tämän jälkeen 21. kesäkuuta 2024 ja 22. marraskuuta 2024. Keskustelujen tarkoituksena oli päästöttömien ja vähäpäästöisten alusten määritteleminen ja erityisten rahoitusehtojen ja -edellytysten laatiminen tällaisille aluksille.

Asiantuntijoita pyydettiin pitämään keskustelujen valmistelua ja ohjaamista varten esityksiä erilaisista aiheista, kuten Kansainvälisen merenkulkujärjestön strategiasta ja indekseistä, jotka koskevat vesiliikenteen hiilestä irtautumista ja vesiliikenteen kestävän rahoituksen nykyisiä luokituksia. Myös valtuuskuntia pyydettiin esittelemään alustensa rahoituskäytännöt, minkä tarkoituksena oli helpottaa tilintarkastustuomioistuimen erilaisten käytäntöjen ymmärtämistä ja kartoittamista.

Marraskuussa 2024 EU esitti keskustelujen pohjalta ehdotuksen järjestelyn markkinaviitekorkojärjestelmän sisällyttämisestä alakohtaiseen laivaluottosopimukseen, koska ei näyttänyt olevan selvää syytä sille, miksi järjestelyyn kuuluvissa vakiotoimissa ja alakohtaisen laivaluottosopimuksen alaisissa laivoja koskevissa toimissa olisi oltava erilaiset markkinaviitekorkojärjestelmät.

Keskustelu vesiliikenteen hiilestä irtautumisesta ja alakohtaisen laivaluottosopimuksen markkinaviitekoron uudistuksesta jatkui vuoden 2025 puolelle.

Siviili-ilma-aluksia koskeva alakohtainen sopimus

Osapuolet pohtivat 18. marraskuuta 2022 pidetyssä 73. kokouksessa, miten olisi parasta arvioida uudelleen luetteloa valtioista, jotka ovat oikeutettuja alentamaan vähimmäistakuumaksuja, jäljempänä ’Kapkaupungin yleissopimuksen luettelo’. Kyseistä luetteloa oli päivitetty ainoastaan siten, että siihen oli lisätty yksi uusi valtio eikä yhtään valtiota ollut poistettu tai edes tarkasteltu uudelleen sen jälkeen, kun ne oli lisätty. Nämä

keskustelut johtivat Kapkaupungin yleissopimuksen asiantuntijaryhmän perustamiseen siviili-ilma-aluksia koskevan alakohtaisen sopimuksen osapuolten 75. kokouksessa, joka pidettiin 18. marraskuuta 2024. Asiantuntijaryhmän on määrä avustaa osapuolia Kapkaupungin yleissopimuksen luettelon uudelleenarvioinnissa. Uudelleenarvioinnin suorittamistapaa koskevat keskustelut ovat edelleen käynnissä.

EU esitti 18. marraskuuta 2024 siviili-ilma-aluksia koskevan alakohtaisen sopimuksen osapuolille ehdotuksen siviili-ilma-aluksia koskevan alakohtaisen sopimuksen helikoptereita koskevien ehtojen mukauttamisesta erityisesti niiden käytäntöjen osalta, jotka koskevat ennen luoton alkamisajankohtaa tarjottavaa tukea. Keskusteluissa käsiteltiin myös mahdollisuutta tehdä muutoksia siviili-ilma-aluksia koskevaan alakohtaiseen sopimukseen huoltoa, korjaamista ja tarkastuksia koskevien sopimusten osalta. Lisäksi niissä käsiteltiin ilmailun hiilestä irtautumista koskevia kestäviä ilmailu- ja vientiluottokannustimia.

Muut toimet

Markkinaviitekoron uudistaminen

LIBOR-koron lakkauttamisen jälkeen vuonna 2021 osapuolet olivat sopineet marraskuussa 2023 pidetyssä 159. kokouksessaan, että 14. heinäkuuta 2024 päättyväksi määrättyä markkinaviitekoron tilapäistä 100 peruspisteen marginaalia pidennettäisiin yhdellä vuodella (eli 14. heinäkuuta 2025 saakka), jotta osapuolilla olisi aikaa pohtia pysyvämpää ratkaisua, joka tarjoaisi ennakoitavuutta viejille, ostajille ja sidosryhmille. Osapuolet eivät esittäneet vuonna 2024 vaihtoehtoisia ehdotuksia, minkä vuoksi asia säilytettiin maaliskuun 2025 kokouksen esityslistalla.

Yhteiset kannat

Vuonna 2024 osapuolet ehdottivat vain yhtä yhteistä kantaa. Yhteistä kantaa ehdotettiin 19. joulukuuta 2024, ja osapuolet hyväksyivät sen. Yhteisen kannan tarkoituksena oli lisätä paikalliskustannustukea Kamerunissa sijaitsevan Yaoundé Nsimalenin tieliikenteen pääväylän siirtokustannusten kattamiseksi. Yhteinen kanta tuli voimaan 31. tammikuuta 2025, ja sen voimassaolo päättyy 30. tammikuuta 2027.

Komissio pitää Euroopan parlamentin ajan tasalla asian kehityksestä.