COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 3.12.2025
COM(2025) 688 final

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

sui negoziati intrapresi dalla Commissione in materia di crediti all'esportazione, ai sensi del regolamento (UE) n. 1233/2011

1. Introduzione

Il regolamento (UE) n. 1233/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 novembre 2011, relativo all'applicazione di alcuni orientamenti sui crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico e che abroga le decisioni del Consiglio 2001/76/CE e 2001/77/CE[1], prevede all'allegato I che la Commissione europea debba riferire al Parlamento europeo in merito ai negoziati in materia di crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico. La presente relazione riguarda i principali sviluppi intervenuti nelle norme internazionali in materia di crediti all'esportazione nel corso del 2024 (dal 1º gennaio al 31 dicembre).

Dalla fine degli anni '70 l'**accordo OCSE sui crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico** ("accordo OCSE") rappresenta il principale forum per le norme internazionali in materia di crediti all'esportazione[2]. Oltre alle regole generali in materia di operazioni di credito all'esportazione, l'accordo OCSE contiene anche "intese settoriali" riguardanti norme di finanziamento specifiche per particolari settori industriali e tipi di attività, tra cui l'intesa settoriale sui mutamenti climatici (Climate Change Sector Understanding – CCSU), l'intesa settoriale sulle navi (Ships Sector Understanding – SSU) e l'intesa settoriale sugli aeromobili civili (Aircraft Sector Understanding – ASU).

2. Sviluppi a livello di OCSE durante il periodo di rendicontazione

Gli sviluppi maggiormente degni di nota durante il periodo di rendicontazione hanno riguardato: il riesame dell'articolo 6 dell'accordo OCSE per estendere il divieto relativo ai progetti di centrali elettriche alimentate a carbone a tutti i progetti basati sui combustibili fossili; l'avvio delle discussioni su modalità e condizioni di finanziamento specifiche per le infrastrutture sociali e per il sostegno ai paesi in via di sviluppo; il riesame delle diverse classi di progetti incluse nella CCSU; l'avvio delle discussioni volte a modificare la SSU, in particolare al fine di prendere in considerazione le navi a zero e a basse emissioni, con lo svolgimento, il 15 marzo 2024, della prima riunione del gruppo informale di esperti del comitato per la costruzione navale; e la creazione, il 18 novembre 2024, di un gruppo di esperti incaricato del riesame dell'elenco della convenzione di Città del Capo dell'ASU ("gruppo di esperti CTC"). Di seguito sono illustrati altri sviluppi degni di nota.

Sostegno ai combustibili fossili

Alla proposta presentata dall'UE ai partecipanti nel luglio 2022 in merito alla revisione dell'articolo 6 dell'accordo OCSE volta a estendere il divieto relativo ai progetti di centrali elettriche a carbone a tutti i combustibili fossili (comprese le attività di estrazione e trasporto di carbone termico, le attività di esplorazione, produzione, trasporto, stoccaggio, raffinazione, distribuzione di petrolio greggio e gas naturale per il settore dell'energia e la produzione di energia elettrica senza abbattimento), seguita nel novembre 2023 da una proposta rinnovata contenente maggiori informazioni sull'approccio adottato, nel marzo 2024 ha fatto seguito la presentazione da parte dell'UE di una nuova proposta in merito al riesame dell'articolo 6. Tale proposta prevedeva il divieto per i partecipanti di fornire aiuti legati o crediti all'esportazione

[1] GU L 326 dell'8.12.2011, pag. 45.

[2] Gli attuali partecipanti all'accordo OCSE sono 11: Australia, Canada, Corea, Giappone, Norvegia, Nuova Zelanda, Regno Unito, Stati Uniti, Svizzera, Turchia e Unione europea.

che beneficiano di sostegno pubblico per progetti nel settore dell'energia basata sui combustibili fossili, salvo in circostanze limitate e chiaramente definite coerenti con l'obiettivo di limitare il riscaldamento a 1,5º C e con gli obiettivi contenuti nell'accordo di Parigi.

A seguito di altre proposte e suggerimenti dei partecipanti, il 24 novembre 2024 è stata presentata una nuova proposta congiunta e i partecipanti sono stati invitati a presentare osservazioni entro metà dicembre. Dal momento che non è stato possibile raggiungere un accordo tra i partecipanti entro la fine dell'anno, le discussioni sono proseguite nel 2025.

Norme in materia di pagamenti in acconto contenute nell'accordo OCSE

Poiché la flessibilità concordata dai partecipanti nel dicembre 2023 volta a ridurre temporaneamente i pagamenti in acconto richiesti dal 15 % al 5 % per le operazioni nei paesi di categoria II scadeva il 13 dicembre 2024, sono emerse discussioni sull'opportunità di renderla permanente, compresa la possibilità di concentrare le flessibilità accordate sulle infrastrutture sociali. A tal riguardo, l'UE ha presentato un documento in cui chiedeva un'analisi basata sui fatti delle esigenze e degli obiettivi dei diversi portatori di interessi dell'accordo OCSE al fine di garantire che qualsiasi processo decisionale in merito a potenziali modifiche delle norme in materia di pagamenti anticipati fosse in linea con i principi fondamentali dell'OCSE, quali l'attrazione di capitali privati, prassi di prestito sostenibile e condizioni di parità eque.

A seguito di una discussione tra i partecipanti, si è concluso che in quel momento i partecipanti non erano propensi a rendere permanenti le flessibilità per i pagamenti in acconto e che la flessibilità sarebbe scaduta il 13 dicembre 2024. I partecipanti hanno tuttavia osservato che le discussioni sulla riduzione degli acconti e quelle relative alle infrastrutture sociali sono legate alla questione più ampia dell'aumento del sostegno ai paesi in via di sviluppo e hanno convenuto di proseguire le discussioni su come affrontare al meglio tale aspetto più generale.

Questioni riguardanti gli aiuti collegati al commercio

Verso la fine del 2024 il segretariato dell'OCSE ha proposto di includere nell'accordo OCSE gli obblighi di rendicontazione e l'impegno ad applicare gare d'appalto internazionali per la concessione di crediti di aiuto pubblico allo sviluppo (APS) slegati, contenuti nell'accordo sui crediti APS slegati. I partecipanti hanno invitato il segretariato dell'OCSE a lavorare su un progetto di testo per la riunione di marzo 2025.

Sono state inoltre avviate le discussioni sulla revisione della metodologia stabilita nell'accordo OCSE per il calcolo del livello di agevolazione delle operazioni di aiuto legato. Questa metodologia, sviluppata negli anni '90, potrebbe richiedere un aggiornamento al fine di tener conto delle realtà odierne.

Intese settoriali

Intesa settoriale sui mutamenti climatici (CCSU)

Nel 2024 i lavori sulla CCSU si sono concentrati su quattro gruppi di settori.

- Gruppo 1: i settori contenenti "spazi da completare" (per cui mancano definizioni o norme) - Classe di progetti H, tipologia 4 (trasporto per vie d'acqua a basse emissioni) e classe di progetti J (produzione di combustibili liquidi e gassosi puliti). Per quanto riguarda la classe di progetti H, i partecipanti hanno convenuto di attendere la conclusione dei lavori del gruppo informale di esperti del comitato per la costruzione navale prima di decidere la via da seguire per questa classe di progetti. Per quanto riguarda la classe di progetti J, non è stata presa alcuna decisione in merito all'eliminazione dello "spazio da completare" che figura nell'allegato I e le discussioni proseguono.

- Gruppo 2: i settori soggetti a una clausola di durata massima e con scadenza entro il 30 giugno 2024 - Classe di progetti G (produzione a basse emissioni) e classe di progetti I (minerali e minerali metalliferi per l'energia pulita). I partecipanti hanno convenuto di mantenere le classi di progetti che figurano nell'accordo OCSE e di procedere, entro il 30 giugno 2026, a un riesame delle norme internazionali elaborate entro tale data e di decidere se includerle nelle voci.

- Gruppo 3: i settori preesistenti - Classe di progetti B (progetti di risanamento presso centrali a combustibile fossile, sostituzione dei combustibili fossili) e classe di progetti C (efficienza energetica). La discussione di questi settori si è svolta nell'ambito del riesame dell'articolo 6 (cfr. sopra).

- Gruppo 4: altri settori - Classe di progetti D (cattura, utilizzo e stoccaggio del carbonio), classe di progetti E (trasmissione, distribuzione e accumulo di energia) e classe di progetti F (idrogeno e ammoniaca puliti); sono stati sollevati interrogativi sull'interpretazione di tali classi di progetti e sono state avviate discussioni sulla possibile modifica del testo dell'appendice I della CCSU.

Intesa settoriale sulle navi (SSU)

La prima riunione del gruppo informale di esperti del comitato per la costruzione navale si è tenuta il 15 marzo 2024 e il gruppo si è successivamente riunito il 21 giugno 2024 e il 22 novembre 2024. Le discussioni si sono incentrate sulla definizione di navi a zero e a basse emissioni e sulla definizione di condizioni e modalità di finanziamento specifiche per tali navi.

Per aiutare a inquadrare e orientare le discussioni, gli esperti sono stati invitati a tenere delle presentazioni su una serie di argomenti, tra cui la strategia e gli indici dell'Organizzazione marittima internazionale sulla decarbonizzazione del trasporto marittimo e le tassonomie esistenti per la finanza sostenibile per il trasporto marittimo. Le delegazioni sono state inoltre invitate a illustrare le rispettive prassi di finanziamento per la costruzione di navi, allo scopo di ottenere una migliore comprensione e mappatura delle diverse prassi delle agenzie di credito all'esportazione.

Sulla base delle discussioni, nel novembre 2024 l'UE ha presentato una proposta volta a integrare nella SSU il regime del tasso di interesse commerciale di riferimento (*Commercial Interest Reference Rate*, CIRR) previsto nell'accordo OCSE, in quanto non sembrava esservi

alcun motivo chiaro per cui i regimi CIRR per le operazioni standard nel quadro dell'accordo OCSE e quelli per le operazioni riguardanti le navi oggetto della SSU dovessero differire.

Le discussioni sulla decarbonizzazione del trasporto marittimo e sulla riforma del CIRR nel quadro della SSU sono proseguite nel 2025.

Intesa settoriale sugli aeromobili civili (ASU)

In occasione della 73ª riunione del 18 novembre 2022, i partecipanti hanno iniziato a riflettere su come riesaminare l'elenco degli Stati ammissibili alla riduzione dei tassi di premio minimi ("elenco della convenzione di Città del Capo" o "elenco CTC"), considerando che tale elenco era stato aggiornato solo per includere un nuovo Stato e che nessuno Stato, una volta aggiunto, era mai stato cancellato o neppure sottoposto a riesame. Tali discussioni hanno portato alla creazione di un gruppo di esperti CTC in occasione della 75ª riunione dei partecipanti all'ASU, tenutasi il 18 novembre 2024 per assistere i partecipanti nel riesame dell'elenco CTC. Sono ancora in corso discussioni su come affrontare al meglio tale revisione.

Il 18 novembre 2024 l'UE ha presentato ai partecipanti all'ASU una proposta volta ad adeguare i termini e le condizioni contenuti nell'ASU per gli elicotteri, in particolare per quanto riguarda le pratiche in relazione all'erogazione di sostegno prima del punto di partenza del credito. Le discussioni hanno inoltre riguardato la possibilità di modificare l'ASU per quanto riguarda i contratti di manutenzione, riparazione e revisione, nonché gli incentivi al credito all'esportazione e all'aviazione sostenibile per la decarbonizzazione del settore dell'aviazione.

Altri sviluppi

Riforma del CIRR

In seguito alla cessazione del LIBOR nel 2021, nel corso della 159ª riunione del novembre 2023 i partecipanti avevano convenuto di prorogare di un anno (ossia fino al 14 luglio 2025) il margine temporaneo di 100 punti base del tasso CIRR, che doveva scadere il 14 luglio 2024, al fine di avere il tempo di riflettere su una soluzione più permanente che fornisse prevedibilità agli esportatori, agli acquirenti e ai portatori di interessi. Nel 2024 i partecipanti non hanno presentato proposte alternative e la questione è stata mantenuta all'ordine del giorno della riunione di marzo 2025.

Linee comuni

Nel 2024 i partecipanti hanno proposto una sola linea comune. La linea comune, proposta il 19 dicembre 2024 e successivamente accettata dai partecipanti, mirava ad aumentare il sostegno alle spese locali per coprire i costi di risistemazione dell'autostrada urbana Yaoundé Nsimalen in Camerun. La linea comune è entrata in vigore il 31 gennaio 2025 e scadrà il 30 gennaio 2027.

La Commissione terrà il Parlamento europeo debitamente informato sui successivi sviluppi.