EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 3.12.2025
COM(2025) 688 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

om kommissionens förhandlingar på exportkreditområdet enligt förordning (EU) nr 1233/2011

1. Inledning

I enlighet med bilaga I till 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[1] ska Europeiska kommissionen rapportera till Europaparlamentet om förhandlingarna om statsstödda exportkrediter. Föreliggande rapport tar upp den viktigaste utvecklingen vad gäller de internationella bestämmelserna om exportkrediter under 2024 (1 januari–31 december).

Sedan slutet av 1970-talet är **OECD:s consensusöverenskommelse om statsstödda exportkrediter** (*konsensusöverenskommelsen*) det viktigaste forumet för internationella bestämmelser om exportkrediter[2]. Utöver de allmänna bestämmelserna om exportkredittransaktioner innehåller konsensusöverenskommelsen också sektorsöverenskommelser som omfattar särskilda finansieringsbestämmelser för specifika industrisektorer och typer av verksamheter, däribland sektorsöverenskommelsen om klimatförändringar (CCSU), sektorsöverenskommelsen om fartyg (SSU) och sektorsöverenskommelsen om luftfartyg (ASU).

2. Utveckling inom OECD under rapporteringsperioden

De viktigaste händelserna under rapporteringsperioden var översynen av artikel 6 i konsensusöverenskommelsen i syfte att utvidga förbudet mot kolkraftverksprojekt till att omfatta alla projekt avseende fossila bränslen, inledandet av diskussioner om särskilda finansieringsvillkor för social infrastruktur och för stöd till utvecklingsländer, översynen av olika projektkategorier i sektorsöverenskommelsen om klimatförändringar, inledandet av diskussioner om ändring av sektorsöverenskommelsen om exportkrediter för fartyg, särskilt i syfte att diskutera utsläppsfria och utsläppssnåla fartyg, där det första mötet i den informella expertgruppen inom kommittén för varvsindustrin hölls den 15 mars 2024, och skapandet av en expertgrupp med uppgift att se över Kapstadskonventionens förteckning inom ramen för sektorsöverenskommelsen om luftfartyg (*expertgruppen för Kapstadskonventionen*), vilken inrättades den 18 november 2024. Ett antal andra viktiga händelser nämns nedan.

Stöd till fossila bränslen

Till följd av ett förslag som EU lade fram för parterna i juli 2022 om en översyn av artikel 6 i konsensusöverenskommelsen i syfte att utvidga förbudet mot kolkraftverksprojekt till att omfatta alla fossila bränslen (inbegripet gruvdrift och transport av energikol, prospektering, produktion, transport, lagring, raffinering och distribution av råolja och naturgas för energisektorn och oförminskad elproduktion) samt ett förnyat förslag från november 2023 med mer information om hur översynen är tänkt att gå till, lade EU i mars 2024 fram ett nytt förslag om översyn av artikel 6. I förslaget angavs att parterna inte ska tillhandahålla statsstödda exportkrediter eller bundet bistånd till energisektorn för fossila bränslen utom under begränsade och tydligt definierade omständigheter som är förenliga med en uppvärmningsgräns på 1,5 °C och målen i Parisavtalet.

---

1 EUT L 326, 8.12.2011, s. 45.

2 Det finns i dag elva parter i konsensusöverenskommelsen: Australien, EU, Förenade kungariket, Förenta staterna, Japan, Kanada, Korea, Norge, Nya Zeeland, Schweiz och Turkiet.

Till följd av olika förslag från parterna lades ett nytt gemensamt förslag fram den 24 november 2024 och parterna uppmanades att lämna synpunkter fram till mitten av december. Ingen överenskommelse mellan parterna hade nåtts vid utgången av året, varför diskussionerna fortsatte under 2025.

Bestämmelser om kontantbetalningar i konsensusöverenskommelsen

Eftersom den flexibilitet som parterna enades om i december 2023 för att tillfälligt sänka kontantbetalningskraven från 15 % till 5 % för transaktioner i kategori II-länder skulle komma att upphöra den 13 december 2024, uppstod diskussioner om huruvida flexibiliteten skulle göras permanent, inbegripet om huruvida den kunde inriktas på social infrastruktur. I detta sammanhang lade EU fram ett dokument i vilket man efterlyste en faktabaserad analys av behov och mål för de olika berörda parterna i konsensusöverenskommelsen i syfte att säkerställa att alla beslut om eventuella ändringar av bestämmelserna om kontantbetalning var i linje med OECD:s grundläggande principer, såsom uppbådande av privat kapital, hållbara utlåningsmetoder och lika villkor.

Efter en diskussion mellan parterna drogs slutsatsen att parterna inte önskade permanenta flexibiliteten för kontantbetalningar vid den tidpunkten och att flexibiliteten skulle få löpa ut den 13 december 2024. Parterna noterade dock att diskussionerna om att minska kontantbetalningarna och diskussionerna om social infrastruktur var kopplade till den mer övergripande frågan om ökat stöd till utvecklingsländerna och enades om att fortsätta diskussionerna om hur man bäst kan ta itu med denna mer övergripande fråga.

Handelsrelaterade biståndsfrågor

Mot slutet av 2024 lades det fram ett förslag från OECD:s sekretariat om att rapporteringskraven och åtagandet att tillämpa ett internationellt konkurrensutsatt anbudsförfarande vid tillhandahållande av krediter inom ramen för obundet offentligt utvecklingsbistånd, som ingår i avtalet om krediter inom ramen för obundet offentligt utvecklingsbistånd, skulle inkluderas i konsensusöverenskommelsen. Parterna uppmanade OECD:s sekretariat att utarbeta ett utkast till text inför mötet i mars 2025.

Dessutom inleddes diskussioner om att se över den metod som fastställs i konsensusöverenskommelsen för beräkning av förmånlighetsgraden för transaktioner avseende bundet bistånd. Denna metod, som utvecklades på 1990-talet, kan behöva uppdateras för att återspegla dagens verklighet.

Sektorsöverenskommelser

Sektorsöverenskommelsen om klimatförändringar

Arbetet med sektorsöverenskommelsen om klimatförändringar under 2024 inriktades på fyra grupper av sektorer:

- Grupp 1: Sektorer med platshållare (som saknar definitioner eller standarder) – Projektkategori H typ 4 (Vattentransporter med låga utsläpp) och projektkategori J (Produktion av förnybara gasformiga och flytande bränslen). När det gäller projektkategori H enades parterna om att vänta tills arbetet i den informella

expertgruppen inom kommittén för varvsindustrin har avslutats innan de beslutar om denna projektkategoris framtid. När det gäller projektkategori J fattades inget beslut om att ta bort platshållaren i bilaga I och diskussionerna fortsätter.

- Grupp 2: De sektorer som omfattas av en tidsfristklausul som skulle komma att löpa ut den 30 juni 2024, dvs. projektkategori G (Tillverkning med låga utsläpp) och projektkategori I (Mineraler och malm för ren energi). Deltagarna enades om att behålla projektkategorierna i konsensusöverenskommelsen och att senast den 30 juni 2026 göra en översyn av de internationella standarder som utvecklats till den tidpunkten och då besluta huruvida dessa standarder ska införlivas i kategorierna eller inte.

- Grupp 3: De gamla sektorerna – projektkategori B (Saneringsprojekt i anläggningar för fossila bränslen, ersättning av fossila bränslen) och projektkategori C (Energieffektivitet). Dessa sektorer diskuterades tillsammans med översynen av artikel 6 (se ovan).

- Grupp 4: Andra sektorer, dvs. projektkategori D (Projekt för avskiljning, lagring och användning av koldioxid), projektkategori E (Överföring, distribution och lagring av energi) och projektkategori F (Förnybar vätgas och ren ammoniak). Frågor ställdes om tolkningen av dessa projektkategorier och diskussioner inleddes om en eventuell ändring av texten i tillägg I till sektorsöverenskommelsen om klimatförändringar.

Sektorsöverenskommelsen om exportkrediter för fartyg

Det första mötet i den informella expertgruppen inom kommittén för varvsindustrin ägde rum den 15 mars 2024 och gruppen sammanträdde därefter den 21 juni 2024 och den 22 november 2024. Diskussionerna inriktades på att definiera begreppen utsläppsfria och utsläppssnåla fartyg och att fastställa särskilda finansieringsvillkor för dessa fartyg.

Som en ram och vägledning för diskussionerna uppmanades experterna att hålla presentationer om olika ämnen, bland annat om Internationella sjöfartsorganisationens strategi och index för utfasning av fossila bränslen inom sjöfarten och om befintliga klassificeringar för hållbar finansiering av sjöfarten. Delegationerna uppmanades också att presentera sina metoder för fartygsfinansiering i syfte att förtydliga och kartlägga exportkreditinstitutens olika förfaranden.

Med utgångspunkt i diskussionerna lade EU i november 2024 fram ett förslag om att införliva konsensusöverenskommelsens system för marknadsreferensräntor (CIRR) med sektorsöverenskommelsen om exportkrediter för fartyg, eftersom det inte verkade finnas någon tydlig anledning till varför CIRR-systemen för transaktioner enligt standardkonsensusöverenskommelsen respektive fartygstransaktioner inom sektorsöverenskommelsen om exportkrediter för fartyg skiljer sig åt.

Diskussionerna om utfasning av fossila bränslen inom sjöfarten och reformen av CIRR-systemet inom ramen för sektorsöverenskommelsen om exportkrediter för fartyg fortsatte under 2025.

Sektorsöverenskommelsen om luftfartyg

Vid sitt 73:e möte den 18 november 2022 började parterna reflektera över hur förteckningen över stater som uppfyller kraven för en reduktion av minimipremiesatserna (*Kapstadskonventionens förteckning*) skulle kunna ses över, mot bakgrund av att den endast har aktualiserats för att lägga till en stat och mot bakgrund av ingen stat någonsin strukits eller ens setts över efter det att den lagts till. Dessa diskussioner ledde till att det inrättades en expertgrupp för Kapstadskonventionen vid det 75:e mötet mellan parterna i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg den 18 november 2024 för att hjälpa parterna att se över Kapstadskonventionens förteckning. Diskussioner pågår fortfarande om hur denna översyn ska genomföras på bästa sätt.

Den 18 november 2024 lade EU fram ett förslag för parterna i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg om att anpassa villkoren för helikoptrar inom sektorsöverenskommelsen om luftfartyg, särskilt vad gäller praxis för att tillhandahålla stöd före kredittidens början. Diskussionerna omfattade också eventuella ändringar av sektorsöverenskommelsen om luftfartyg med avseende på kontrakt för underhåll, reparation och översyn, samt incitament för hållbar luftfart och exportkreditincitament för utfasning av fossila bränslen inom luftfarten.

Annan utveckling

CIRR-reformen

Till följd av Libors upphörande 2021 enades parterna vid sitt 159:e möte i november 2023 om att förlänga den tillfälliga marginalen på 100 baspunkter för CIRR-räntan, som skulle löpa ut den 14 juli 2024, med ett år (dvs. till och med den 14 juli 2025) för att få tid att reflektera över en mer permanent lösning som skulle ge förutsägbarhet för exportörer, köpare och intressenter. Under 2024 lade parterna inte fram några alternativa förslag och frågan stod kvar på dagordningen för mötet i mars 2025.

Gemensamma hållningar

Under 2024 föreslog parterna endast en gemensam hållning. Den gemensamma hållningen, som föreslogs den 19 december 2024 och därefter godkändes av parterna, syftade till att öka det lokala kostnadsstödet för att täcka vidarebosättningskostnaderna för trafikleden Yaoundé Nsimalen i Kamerun. Den gemensamma hållningen trädde i kraft den 31 januari 2025 och upphör att gälla den 30 januari 2027.

Kommissionen kommer att hålla Europaparlamentet vederbörligen informerat om utvecklingen.