EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2025.2.17.
COM(2025) 44 final

2025/0025 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

a polgári légi járművekhez nyújtott exporthitelekről szóló ágazati megállapodás résztvevőinek határozatával kapcsolatban az Európai Unió által képviselendő álláspont meghatározásáról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

E javaslat tárgya a polgári légi járművekhez nyújtott exporthitelekről szóló ágazati megállapodás – a hivatalosan támogatott exporthitelekről szóló OECD-megállapodás (a továbbiakban: exporthitel-megállapodás) III. melléklete – résztvevőinek ülésein a polgári légi járművekhez nyújtott exporthitelekről szóló ágazati megállapodás (a továbbiakban: légijármű-ágazati megállapodás) módosításaival kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspont meghatározásáról szóló határozat.

2. A JAVASLAT HÁTTERE

2.1. A hivatalosan támogatott exporthitelekről szóló megállapodás és a légijármű-ágazati megállapodás

Az exporthitel-megállapodás egy informális megállapodás az Európai Unió, az USA, Kanada, Japán, Korea, Norvégia, Svájc, Ausztrália, Új-Zéland, Törökország és az Egyesült Királyság (a továbbiakban: a résztvevők) között, melynek célja, hogy megfelelő keretet biztosítson a hivatalosan támogatott exporthitelek szabályos használatához. A gyakorlatban ez a résztvevők közötti egyenlő versenyfeltételek megteremtését (azaz annak biztosítását, hogy a verseny alapját az exportált áruk és szolgáltatások ára és minősége képezze, ne pedig a biztosított pénzügyi feltételek), valamint az arra való törekvést jelenti, hogy megszüntessék a hivatalosan támogatott exporthitelekkel összefüggő támogatásokat és kereskedelmi torzulásokat. Az 1978 áprilisától hatályos exporthitel-megállapodás határozatlan időtartamra szól, és bár az OECD titkársága támogatást nyújt a végrehajtásához, nem minősül az OECD jogi aktusának[1].

Az exporthitel-megállapodásban meghatározott egyes szabályok ágazatspecifikusak, és az exporthitel-megállapodás ágazati mellékleteiben (az úgynevezett ágazati megállapodásokban) szerepelnek részletesen. A légijármű-ágazati megállapodás a polgári légi járművekhez kapcsolódó hivatalosan támogatott exporthitelekre vonatkozó önálló megállapodás. Az exporthitel-megállapodástól függetlenül működik.

A légijármű-ágazati megállapodást a saját résztvevői igazgatják, amelyek a következők: Ausztrália, Brazília, Kanada, az Európai Unió, Japán, Korea, Új-Zéland, Norvégia, Svájc, az Egyesült Királyság és az Amerikai Egyesült Államok.

A légijármű-ágazati megállapodást rendszeresen frissítik, figyelembe véve azokat a pénzügyi piaci és szakpolitikai fejleményeket, amelyek hatást gyakorolnak a hivatalosan támogatott exporthitelek nyújtására. A légijármű-ágazati megállapodást a 2011. november 16-i 1233/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet[2] átültette az uniós jogrendbe, és így az jogilag kötelező érvényűvé vált az EU-ban. Az exporthitel-megállapodás feltételeinek felülvizsgálatai az említett rendelet 2. cikke szerinti felhatalmazáson alapuló jogi aktusok révén épülnek be az uniós jogba.

2.2. A légijármű-ágazati megállapodás résztvevői és a döntéshozatal

Az Uniót az Európai Bizottság képviseli a légijármű-ágazati megállapodás résztvevőinek ülésein, valamint a légijármű-ágazati megállapodás résztvevőinek írásbeli döntéshozatali

---

1 Az OECD-konvenció 5. cikkében meghatározottak szerint.

2 Az Európai Parlament és a Tanács 1233/2011/EU rendelete (2011. november 16.) a hivatalosan támogatott exporthitelek terén bizonyos iránymutatások alkalmazásáról, valamint a 2001/76/EK és a 2001/77/EK tanácsi határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 326., 2011.12.8., 45. o.).

eljárásaiban. Az exporthitel-megállapodás valamennyi módosításáról konszenzussal határoznak.

2.3. A légijármű-ágazati megállapodás résztvevőinek tervezett jogi aktusa

Bár a légijármű-ágazati megállapodás a polgári légi járművek exportjához kapcsolódó exporthitelekre összpontosít, a résztvevők a légijármű-ágazati megállapodás keretében a karbantartást és egyéb szolgáltatásokat, valamint a tartalék alkatrészek és teljesítménynövelő készletek exportját érintő ügyletekhez is nyújtanak támogatást. A légijármű-ágazati megállapodás alapján az évek során követett gyakorlat azonban nem volt egységes a szabályoknak az ilyen típusú ügyletekre való alkalmazását illetően. Ezért az a javaslat született, hogy a légijármű-ágazati megállapodást egészítsék ki a karbantartási és szervizszerződésekre, valamint a (légijármű-ágazati megállapodás hatálya alá tartozó légi járművekhez kapcsolódó) tartalék alkatrészekre és teljesítménynövelő készletekre vonatkozó egyedi feltételekkel. A szabályok biztosítanák a légijármű-ágazati megállapodás feltételeinek következetes alkalmazását és értelmezését ezekre az ügyletekre vonatkozóan, hozzájárulva ezzel az egyenlő versenyfeltételekhez.

A szabályok konkrétan:

- bizonyos szerződéses értéket meghaladó ügyletek esetében lehetővé tennék a hosszabb törlesztési határidőket;
- az exportszerződés értékének 30 %-áról 15 %-ára csökkentenék a minimális előlegfizetést; és
- hozzáigazítanák a hiteltörlesztés kezdő időpontjának meghatározását (amely jelenleg a fő légi jármű vevő általi átvételének időpontjához kötődik, figyelmen kívül hagyva a szolgáltatási dimenziót) az említett szerződésekben jellemzően megtalálható teljesítési mérföldkövekhez.

A légijármű-ágazati megállapodás résztvevői 2022 óta folytatnak egyeztetéseket a megállapodás e szabályokkal való kiegészítéséről, és 2025 első negyedévében várhatóan megállapodásra jutnak erről.

3. AZ UNIÓ ÁLTAL KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

A javasolt uniós álláspont az lenne, hogy támogatni kell a légijármű-ágazati megállapodás szövegének módosítását a légijármű-ágazati megállapodás hatálya alá tartozó légi járművekhez kapcsolódó karbantartási és szervizszerződéseknek, valamint tartalék alkatrészek és teljesítménynövelő készletek exportjának a támogatása tekintetében. Az új különös szabályok elősegítenék a légijármű-ágazati megállapodás egységes alkalmazását az említett ügyletek tekintetében, és előmozdítanák az egyenlő versenyfeltételeket a légijármű-ágazati megállapodás résztvevői között.

4. JOGALAP

4.1. Eljárási jogalap

4.1.1. Alapelvek

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 218. cikkének (9) bekezdése határozatok elfogadásáról rendelkezik *„a megállapodásokkal létrehozott szervekben az Unió által képviselendő álláspontok kialakítására vonatkozóan, amennyiben az ilyen szervnek joghatással bíró jogi aktust kell elfogadnia, kivéve a megállapodás intézményi kereteit kiegészítő vagy módosító jogi aktusokat”.*

A *„joghatással bíró jogi aktus”* fogalmába beletartoznak a nemzetközi jognak a kérdéses szervet szabályozó szabályai szerint joghatással bíró jogi aktusok. Ezenfelül a fogalom magában foglalja azokat az eszközöket is, melyek a nemzetközi jog szerint nem bírnak kötelező erővel, de *„meghatározó módon befolyásolják az uniós jogalkotó által [...] elfogadott szabályozás tartalmát”*[3].

4.1.2. A jelen esetre történő alkalmazás

A tervezett jogi aktus meghatározó módon befolyásolja az uniós szabályozás tartalmát, nevezetesen a hivatalosan támogatott exporthitelek terén bizonyos iránymutatások alkalmazásáról, valamint a 2001/76/EK és a 2001/77/EK tanácsi határozat hatályon kívül helyezéséről szóló, 2011. november 16-i 1233/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletet. E rendelet 1. cikke kimondja, hogy „*[a] hivatalosan támogatott exporthitelekről szóló megállapodás (a továbbiakban: a megállapodás) iránymutatásait az Unióban alkalmazni kell. A megállapodás szövegét csatolták e rendelethez.”* Ugyanilyen releváns a rendelet 2. cikke, amely rögzíti, hogy „*[a] Bizottság a 3. cikknek megfelelően a megállapodás résztvevői által az iránymutatásokhoz fűzött módosítások nyomán felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el a II. melléklet módosítása céljából*”. Ez magában foglalja az exporthitel-megállapodás mellékleteinek, köztük a légijármű-ágazati megállapodásnak a módosításait is.

Ezért a javasolt határozat eljárási jogalapja az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése.

4.2. Anyagi jogalap

4.2.1. Alapelvek

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozat anyagi jogalapja elsősorban azon tervezett jogi aktus célkitűzésétől és tartalmától függ, amellyel kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspont meghatározásra kerül.

4.2.2. A jelen esetre történő alkalmazás

A tervezett jogi aktus elsődleges célkitűzése és tartalma az exporthitelekkel kapcsolatos, amelyek a közös kereskedelempolitika hatálya alá tartoznak. Ezért a javasolt határozat anyagi jogalapja az EUMSZ 207. cikke.

4.3. Következtetés

A javasolt határozat jogalapja az EUMSZ 207. cikke (4) bekezdésének első albekezdése, összefüggésben az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdésével.

5. A TERVEZETT JOGI AKTUS KIHIRDETÉSE

Mivel a légijármű-ágazati megállapodás résztvevőinek jogi aktusa módosítani fogja a hivatalosan támogatott exporthitelekről szóló megállapodást, amely az 1233/2011/EU rendelet II. mellékletét képezi, elfogadását követően helyénvaló kihirdetni *az Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

[3] A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64. pont.

2025/0025 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

a polgári légi járművekhez nyújtott exporthitelekről szóló ágazati megállapodás résztvevőinek határozatával kapcsolatban az Európai Unió által képviselendő álláspont meghatározásáról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 207. cikke (4) bekezdésének első albekezdésére, összefüggésben 218. cikkének (9) bekezdésével,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

(1) A hivatalosan támogatott exporthitelekről szóló megállapodásban (a továbbiakban: exporthitel-megállapodás) foglalt iránymutatást – ideértve a polgári légi járművekhez nyújtott exporthitelekről szóló, a III. mellékletben foglalt ágazati megállapodásban (a továbbiakban: légijármű-ágazati megállapodás) foglalt iránymutatást is – az 1233/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet[4] átültette az uniós jogba, így az jogilag kötelező érvényűvé vált az Unióban.

(2) A légijármű-ágazati megállapodás módosításáról szóló tervezett határozat célja, hogy a légijármű-ágazati megállapodás hatálya alá tartozó légi járművekhez kapcsolódó karbantartási és szervizszerződéseknek, valamint tartalék alkatrészek és teljesítménynövelő készletek exportjának a támogatására vonatkozó egyedi szabályok megállapításával jogbiztonságot és egyenlő versenyfeltételeket teremtsen a légijármű-ágazati megállapodás résztvevői számára.

(3) Helyénvaló meghatározni az Unió által a légijármű-ágazati megállapodás módosításával összefüggésben képviselendő álláspontot, mivel a légijármű-ágazati megállapodás résztvevőinek tervezett határozata – az 1233/2011/EU rendelet 2. cikkéből adódóan – kötelező érvényű lesz az Unióra nézve és meghatározó módon befolyásolja majd az uniós szabályozás tartalmát,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az Unió által képviselendő álláspont szerint támogatni kell a légijármű-ágazati megállapodás résztvevőinek a légijármű-ágazati megállapodás módosítására vonatkozó határozatát, amelynek célja, hogy e határozat mellékletével összhangban egyedi szabályokat állapítson meg a karbantartási és szervizszerződéseknek, valamint tartalék alkatrészek és teljesítménynövelő készletek exportjának a támogatására vonatkozóan.

[4] Az Európai Parlament és a Tanács 1233/2011/EU rendelete (2011. november 16.) a hivatalosan támogatott exporthitelek terén bizonyos iránymutatások alkalmazásáról, valamint a 2001/76/EK és a 2001/77/EK tanácsi határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 326., 2011.12.8., 45. o.).

2. cikk

Ennek a határozatnak a Bizottság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

a Tanács részéről
az elnök