EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 17.2.2025
COM(2025) 44 final

2025/0025 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel seoses tsiviilõhusõidukite ekspordikrediidi sektorileppe osaliste otsusega

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolev ettepanek käsitleb otsust, millega määratakse kindlaks Euroopa Liidu nimel tsiviilõhusõidukite ekspordikrediidi sektorileppe (OECD riiklikult toetatava ekspordikrediidi kokkuleppe (edaspidi „kokkulepe“) III lisa) osaliste koosolekutel võetav seisukoht seoses tsiviilõhusõidukite ekspordikrediidi sektorileppes (edaspidi „õhusõidukite sektorilepe“) tehtavate muudatustega.

2. ETTEPANEKU TAUST

2.1. Riiklikult toetatava ekspordikrediidi kokkulepe ja õhusõidukite sektorilepe

Kokkulepe kujutab endast liidu, Ameerika Ühendriikide, Kanada, Jaapani, Korea, Norra, Šveitsi, Austraalia, Uus-Meremaa, Türgi ja Ühendkuningriigi (edaspidi „kokkuleppe osalised“) vahelist suulist kokkulepet, millega luuakse riiklikult toetatava ekspordikrediidi korrakohase kasutamise raamistik. Tegelikkuses tähendab see seda, et kokkuleppe osalistele tagatakse võrdsed tingimused (ehk konkurents põhineb eksporditavate kaupade ja teenuste hinnal ja kvaliteedil, mitte sellel, millised on finantseerimistingimused) ning samas püütakse kõrvaldada riiklikult toetatava ekspordikrediidiga seotud subsiidiumid ja kaubandusmoonutused. Kokkulepe jõustus 1978. aasta aprillis ja on tähtajatu. Selle rakendamist toetab OECD sekretariaat, ent kokkulepe ei ole OECD akt[1].

Mõned kokkuleppe normid on sektoripõhised ja need on üksikasjalikult sätestatud kokkuleppe valdkonnalisades (nn sektorilepetes). Õhusõidukite sektorilepe on iseseisev lepe tsiviilõhusõidukitega seotud riiklikult toetatava ekspordikrediidi kohta. Seda kohaldatakse kokkuleppest sõltumatult.

Sektorilepet rakendavad selle osalised ehk Ameerika Ühendriigid, Austraalia, Brasiilia, Euroopa Liit, Jaapan, Kanada, Korea, Norra, Šveits, Uus-Meremaa ja Ühendkuningriik.

Lepet ajakohastatakse korrapäraselt, et võtta arvesse riiklikult toetatava ekspordikrediidi andmist mõjutavaid suundumusi finantsturul ja poliitikas. Õhusõidukite sektorilepe on liidu õigusesse üle võetud ja seega liidus õiguslikult siduvaks muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. novembri 2011. aasta määrusega (EL) nr 1233/2011[2]. Kokkuleppe tingimuste läbivaatamine on kõnealuse määruse artikli 2 alusel inkorporeeritud liidu õigusesse delegeeritud õigusaktidega.

2.2. Õhusõidukite sektorileppe osalised ja otsuste tegemine

Liitu esindab sektorileppe osaliste koosolekutel ja osaliste kirjalikes otsustusmenetlustes Euroopa Komisjon. Kõik kokkuleppe muutmise otsused tehakse konsensuse alusel.

2.3. Õhusõidukite sektorileppe osaliste kavandatav akt

Ehkki õhusõidukite sektorileppe keskmes on tsiviilõhusõidukite ekspordiga seotud ekspordikrediit, toetavad osalised sektorileppe alusel ka hooldus- ja muude teenuste osutamise ning varuosade ja mootorikomplektide ekspordi tehinguid. Aastate jooksul on aga õhusõidukite sektorileppe rakendamisel täheldatud, et sellist liiki tehingute suhtes ei kohaldata norme üheselt. Seepärast on tehtud ettepanek lisada sektorileppesse eritingimused, mis

---

1 Nagu see on määratletud OECD konventsiooni artiklis 5.

2 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. novembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1233/2011, mis käsitleb riiklikult toetatavate ekspordikrediitide suuniste rakendamist ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu otsused 2001/76/EÜ ja 2001/77/EÜ (ELT L 326, 8.12.2011, lk 45).

käsitlevad (õhusõidukite sektorileppe kohaldamisalasse kuuluvate õhusõidukite) hooldus- ja teeninduslepinguid ning varuosi ja mootorikomplekte. Sellega kindlustatakse, et õhusõidukite sektorileppe sätteid kohaldatakse ja tõlgendatakse osutatud tehingute puhul ühetaoliselt, ning aidatakse veelgi kaasa võrdsete tingimuste tagamisele.

Täpsemalt võimaldaksid need normid

- pikemaid tagasimaksetähtaegu teatavat lepingulist maksumust ületavate tehingute korral;
- vähendada minimaalse sissemakse suuruse 30 %-st 15 %-ni ekspordilepingu väärtusest ning
- kohandada krediiditähtaja alguse määratlust (milles on praegu keskendutud hetkele, mil ostja saab kätte peamise õhusõiduki, ja mitte teenustele), et võtta arvesse kättesaamise või vastuvõtmisega seotud vahe-eesmärke, mis on nende lepingutega harilikult ette nähtud.

Õhusõidukite sektorileppe osalised on pidanud alates 2022. aastast nende normide leppesse lisamise üle aru. Arutelude tulemusi on oodata 2025. aasta esimeses kvartalis.

3. LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

Kavandatav liidu seisukoht on toetada muudatusi, mis tehakse õhusõidukite sektorileppe teksti seoses õhusõidukite sektorileppe kohaldamisalasse kuuluvate õhusõidukite hooldus- ja teeninduslepingute ning varuosade ja mootorikomplektidega. Uued erinormid aitaksid tagada õhusõidukite sektorileppe sätete ühetaolise kohaldamise nende tehingute suhtes ja tugevdaksid võrdseid tingimusi sektorileppe osaliste jaoks.

4. ÕIGUSLIK ALUS

4.1. Menetlusõiguslik alus

4.1.1 Põhimõtted

Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 218 lõike 9 kohaselt võetakse vastu otsused, millega kehtestatakse „lepingus sätestatud organis liidu nimel võetavad seisukohad, kui asjaomasel organil tuleb vastu võtta õigusliku toimega akte, välja arvatud õigusaktid, millega täiendatakse või muudetakse lepingu institutsioonilist raamistikku“.

Mõiste „õigusliku toimega aktid“ hõlmab akte, millel on õiguslik toime asjaomase organi suhtes kehtiva rahvusvahelise õiguse normide alusel. Siia hulka kuuluvad ka sellised õiguslikud vahendid, mis ei ole rahvusvahelise õiguse kohaselt siduvad, kuid mis „võivad mõjutada otsustavalt liidu seadusandja vastu võetud õigusaktide sisu“[3].

4.1.2 Kohaldamine käesoleval juhul

Kavandatav õigusakt võib otsustavalt mõjutada järgmise ELi õigusakti sisu: Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. novembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1233/2011, mis käsitleb riiklikult toetatavate ekspordikrediitide suuniste rakendamist ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu otsused 2001/76/EÜ ja 2001/77/EÜ. Kõnealuse määruse artiklis 1 on sätestatud, et „[s]uuniseid, mis sisalduvad riiklikult toetatavate ekspordikrediitide kokkuleppes, kohaldatakse liidus. Kokkuleppe tekst on esitatud käesoleva määruse lisana.“

[3] Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 7. oktoober 2014, Saksamaa *vs*. nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punktid 61–64.

Sama oluline on määruse artikkel 2, milles on sedastatud, et „[k]omisjon võtab vastavalt artiklile 3 vastu delegeeritud õigusakte II lisa muutmiseks seoses kokkuleppe osaliste vahel kokku lepitud muudatustega suunistes“. See kehtib ka kokkuleppe lisade, näiteks õhusõidukite sektorileppe muutmise kohta.

Seega on esildatud otsuse menetlusõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 218 lõige 9.

4.2. Materiaalõiguslik alus

4.2.1 Põhimõtted

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohase otsuse materiaalõiguslik alus sõltub eelkõige selle kavandatava akti eesmärgist ja sisust, mida liidu nimel võetav seisukoht puudutab.

4.2.2 Kohaldamine käesoleval juhul

Kavandatava õigusakti peamine eesmärk ja sisu on seotud ekspordikrediidiga, mis kuulub ühise kaubanduspoliitika valdkonda. Seepärast on esildatud otsuse materiaalõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikkel 207.

4.3. Järeldus

Esildatud otsuse õiguslik alus peaks olema ELi toimimise lepingu artikli 207 lõike 4 esimene lõik koostoimes ELi toimimise lepingu artikli 218 lõikega 9.

5. KAVANDATAVA AKTI AVALDAMINE

Kuna õhusõidukite sektorileppe osaliste õigusaktiga muudetakse riiklikult toetatava ekspordikrediidi kokkulepet ehk määruse (EL) nr 1233/2011 II lisa, on asjakohane avaldada see õigusakt pärast heakskiitmist *Euroopa Liidu Teatajas*.

2025/0025 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel seoses tsiviilõhusõidukite ekspordikrediidi sektorileppe osaliste otsusega

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 207 lõike 4 esimest lõiku koostoimes artikli 218 lõikega 9,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

(1) Riiklikult toetatava ekspordikrediidi kokkuleppes (edaspidi „kokkulepe“), sealhulgas selle III lisas sisalduvas sektorileppes tsiviilõhusõidukite ekspordikrediidi kohta („edaspidi õhusõidukite sektorilepe“), esitatud suunised on liidu õigusesse üle võetud ja seega liidus õiguslikult siduvaks muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 1233/2011[4].

(2) Õhusõidukite sektorileppe muutmist käsitleva kavandatava otsuse eesmärk on kehtestada erinormid, millega tagatakse õiguskindlus ja tugevdatakse sektorileppe osaliste võrdseid tingimusi õhusõidukite sektorileppe kohaldamisalasse kuuluvate õhusõidukite hooldus- ja teeninduslepingute ning varuosade ja mootorikomplektide ekspordi toetamise vallas.

(3) On asjakohane määrata kindlaks liidu nimel õhusõidukite sektorileppesse tehtavate muudatuste suhtes võetav seisukoht, kuna õhusõidukite sektorileppe osaliste kavandatav otsus on liidule siduv ja võib määruse (EL) nr 1233/2011 artikli 2 kohaselt otsustavalt mõjutada liidu õigusaktide sisu,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Euroopa Liidu nimel võetav seisukoht on toetada vastavalt käesoleva otsuse lisale õhusõidukite sektorileppe osaliste otsust õhusõidukite sektorileppe muudatuste kohta, mille eesmärk on kehtestada erinormid õhusõidukite hooldus- ja teeninduslepingute ning varuosade ja mootorikomplektide ekspordi toetamise kohta.

[4] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. novembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1233/2011, mis käsitleb riiklikult toetatavate ekspordikrediitide suuniste rakendamist ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu otsused 2001/76/EÜ ja 2001/77/EÜ (ELT L 326, 8.12.2011, lk 45).

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud komisjonile.

Brüssel,

Nõukogu nimel
eesistuja