EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 17.2.2025
COM(2025) 44 final

2025/0025 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om fastställande av den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vad gäller det beslut som kommer att antas av parterna i sektorsöverenskommelsen om exportkrediter för civila luftfartyg

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag avser ett beslut om fastställande av den ståndpunkt som ska intas av kommissionen på unionens vägnar vid möten mellan parterna i sektorsöverenskommelsen om exportkrediter för civila luftfartyg, som utgör bilaga III till OECD-överenskommelsen om statsstödda exportkrediter (*konsensusöverenskommelsen*), vad gäller ändringar av sektorsöverenskommelsen om exportkrediter för civila luftfartyg (*sektorsöverenskommelsen om luftfartyg*).

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1. Konsensusöverenskommelsen om statsstödda exportkrediter och sektorsöverenskommelsen om luftfartyg

Konsensusöverenskommelsen är en informell överenskommelse mellan unionen, Förenta staterna, Kanada, Japan, Sydkorea, Norge, Schweiz, Australien, Nya Zeeland, Turkiet och Förenade kungariket (*parterna*) som tillhandahåller en ram för en ordnad användning av statsstödda exportkrediter. I praktiken innebär detta att lika villkor införs mellan parterna (med konkurrens grundad på de exporterade varornas och tjänsternas kvalitet och pris och inte på de finansiella villkor som erbjuds), samtidigt som åtgärder inriktas på att undanröja subventioner och snedvridningar av handelsflödena som är kopplade till statsstödda exportkrediter. Konsensusöverenskommelsen trädde i kraft i april 1978 och gäller tills vidare. Den är inte en OECD-akt, även om OECD:s sekretariat bistår i genomförandet[1].

Vissa av de regler som fastställs i konsensusöverenskommelsen är sektorsspecifika och beskrivs närmare i sektorsbilagorna till konsensusöverenskommelsen (så kallade sektorsöverenskommelser). Sektorsöverenskommelsen om luftfartyg är en fristående överenskommelse om statsstödda exportkrediter för civila luftfartyg. Dess tillämpning är oberoende av konsensusöverenskommelsen.

Sektorsöverenskommelsen om luftfartyg förvaltas av parterna i överenskommelsen, närmare bestämt Australien, Brasilien, Europeiska unionen, Förenade kungariket, Förenta staterna, Japan, Kanada, Norge, Nya Zeeland, Schweiz och Sydkorea.

Sektorsöverenskommelsen om luftfartyg uppdateras regelbundet mot bakgrund av utvecklingen på finansmarknaderna och politiska förändringar som påverkar tillhandahållandet av statsstödda exportkrediter. Sektorsöverenskommelsen om luftfartyg har införlivats och därmed gjorts rättsligt bindande i unionen genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1233/2011 av den 16 november 2011[2]. Ändringar av konsensusöverenskommelsens villkor införlivas med EU-lagstiftningen genom delegerade akter i enlighet med artikel 2 i den förordningen.

2.2. Parterna i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg och beslutsfattande

Europeiska kommissionen företräder unionen vid möten mellan parterna i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg samt i parternas skriftliga förfaranden för beslutsfattande. Alla beslut om ändring av konsensusöverenskommelsen fattas enhälligt.

---

1 Enligt definitionen i artikel 5 i OECD-konventionen.

2 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 (EUT L 326, 8.12.2011, s. 45).

2.3. Den akt som planeras av parterna i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg

Även om sektorsöverenskommelsen om luftfartyg är inriktad på exportkrediter för civila luftfartyg tillhandhåller parterna inom ramen för denna överenskommelse också stöd till transaktioner som omfattar underhåll och andra tjänster samt export av reservdelar och motorsatser. I praktiken har sektorsöverenskommelsen om luftfartyg dock under årens lopp visat att reglerna för transaktioner av denna typ tillämpas på olika sätt. Det har därför föreslagits att särskilda villkor för underhålls- och serviceavtal samt för reservdelar och motorsatser (som rör luftfartyg som omfattas av sektorsöverenskommelsen om luftfartyg) inkluderas i sektorsöverenskommelsen. Reglerna skulle säkerställa en enhetlig tillämpning och tolkning av sektorsöverenskommelsens villkor för dessa transaktioner, vilket skulle bidra till mer lika villkor.

Reglerna skulle framför allt

- möjliggöra en längre återbetalningstid för transaktioner över ett visst kontraktsvärde,
- sänka den lägsta kontantbetalningen från 30 % till 15 % av exportkontraktsvärdet och
- anpassa definitionen av kredittidens början (som för närvarande fokuserar på den tidpunkt då köparen mottar själva luftfartyget, i motsats till tjänstedimensionen) för att uppfylla de leveransmål som vanligtvis iakttas i dessa kontrakt.

Parterna i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg för sedan 2022 diskussioner om att lägga till dessa regler, och ett resultat väntas under första kvartalet 2025.

3. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

Den ståndpunkt som unionen föreslås inta bör vara att stödja en ändring i texten till sektorsöverenskommelsen om luftfartyg när det gäller stöd till underhålls- och serviceavtal samt reservdelar och motorsatser relaterade till luftfartyg som omfattas av sektorsöverenskommelsen. De nya särskilda reglerna skulle bidra till att säkerställa en enhetlig tillämpning av sektorsöverenskommelsen om luftfartyg när det gäller dessa transaktioner och främja lika villkor mellan parterna i sektorsöverenskommelsen.

4. RÄTTSLIG GRUND

4.1. Förfarandemässig rättslig grund

4.1.1. Principer

I artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) föreskrivs att beslut ska antas ”om fastställande av vilka ståndpunkter som på unionens vägnar ska intas i ett organ som inrättas genom ett avtal, om detta organ ska anta akter med rättslig verkan, med undantag av sådana akter som kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram”.

Begreppet *akter med rättslig verkan* omfattar akter som har rättslig verkan med stöd av de regler i internationell rätt som tillämpas på organet i fråga. Det omfattar även instrument som inte har bindande verkan enligt internationell rätt, men som är ”ägnade att på ett avgörande sätt påverka innehållet i de bestämmelser som antas av unionslagstiftaren”[3].

[3] Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

4.1.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Den planerade akten är ägnad att på ett avgörande sätt påverka innehållet i EU-lagstiftning, nämligen 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. I artikel 1 i förordningen anges att ”[d]e riktlinjer som anges i consensusöverenskommelsen om statsstödda exportkrediter (*consensusöverenskommelsen*) ska tillämpas i unionen. Texten till consensusöverenskommelsen bifogas denna förordning”. Det som anges i artikel 2 i förordningen är också relevant, dvs. att ”[k]ommissionen ska anta delegerade akter enligt artikel 3 för att ändra bilaga II till följd av ändringar av riktlinjerna som parterna i consensusöverenskommelsen kommit överens om”. Detta innefattar ändringar av bilagor till konsensusöverenskommelsen, såsom sektorsöverenskommelsen om luftfartyg.

Den förfarandemässiga rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 218.9 i EUF-fördraget.

4.2. Materiell rättslig grund

4.2.1. Principer

Den materiella rättsliga grunden för ett beslut enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget är främst beroende av syftet med och innehållet i den planerade akt avseende vilken en ståndpunkt intas på unionens vägnar.

4.2.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Det huvudsakliga syftet med och innehållet i den planerade akten rör exportkrediter, varför den omfattas av tillämpningsområdet för den gemensamma handelspolitiken. Den materiella rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 207 i EUF-fördraget.

4.3. Slutsats

Den rättsliga grunden för förslaget till beslut bör vara artikel 207.4 första stycket i EUF-fördraget jämförd med artikel 218.9 i EUF-fördraget.

5. OFFENTLIGGÖRANDE AV DEN PLANERADE AKTEN

Eftersom den akt som planeras av parterna i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg kommer att ändra överenskommelsen om statsstödda exportkrediter, som utgör bilaga II till förordning (EU) nr 1233/2011, är det lämpligt att den offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning* efter godtagandet.

2025/0025 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om fastställande av den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vad gäller det beslut som kommer att antas av parterna i sektorsöverenskommelsen om exportkrediter för civila luftfartyg

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 207.4 första stycket jämförd med artikel 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

(1) De riktlinjer som ingår i konsensusöverenskommelsen om statsstödda exportkrediter (*konsensusöverenskommelsen*), inbegripet sektorsöverenskommelsen om exportkrediter för civila luftfartyg (*sektorsöverenskommelsen om luftfartyg*) i bilaga III till konsensusöverenskommelsen, har införlivats och därmed gjorts rättsligt bindande i unionen genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1233/2011[4].

(2) Det planerade beslutet om en ändring av sektorsöverenskommelsen syftar till att fastställa särskilda regler som ger rättslig säkerhet och stärker lika villkor mellan parterna i sektorsöverenskommelsen när det gäller stöd till underhålls- och serviceavtal, reservdelar och motorsatser relaterade till luftfartyg som omfattas av sektorsöverenskommelsen.

(3) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar avseende ändringarna av konsensusöverenskommelsen, eftersom parternas planerade beslut är bindande för unionen och ägnat att på ett avgörande sätt påverka innehållet i unionsrätten, med stöd av artikel 2 i förordning (EU) nr 1233/2011.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar ska vara att stödja ett beslut av parterna i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg avseende den ändring av sektorsöverenskommelsen om luftfartyg som syftar till att fastställa särskilda regler för stöd till underhålls- och serviceavtal samt export av reservdelar och motorsatser i linje med bilagan till detta beslut.

[4] 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 (EUT L 326, 8.12.2011, s. 45).

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till kommissionen.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar
Ordförande