EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 17.2.2025
COM(2025) 44 final

2025/0025 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

siviili-ilma-aluksia koskevan alakohtaisen sopimuksen sopimuspuolten päätöstä koskevan unionin puolesta otettavan kannan vahvistamisesta

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN KOHDE

Tämä ehdotus koskee päätöstä julkisesti tuettuja vientiluottoja koskevan OECD:n järjestelyn, jäljempänä ’järjestely’, liitteeseen III sisältyvän siviili-ilma-aluksia koskevan alakohtaisen sopimuksen sopimuspuolten kokouksissa unionin puolesta otettavan kannan vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse siviili-ilma-aluksia koskevaan alakohtaiseen sopimukseen, jäljempänä ’sopimus’, tehtävistä muutoksista.

2. EHDOTUKSEN TAUSTA

2.1 Julkisesti tuettuja vientiluottoja koskeva järjestely ja siviili-ilma-aluksia koskeva alakohtainen sopimus

Järjestely on unionin, Yhdysvaltojen, Kanadan, Japanin, Korean, Norjan, Sveitsin, Australian, Uuden-Seelannin, Turkin ja Yhdistyneen kuningaskunnan, jäljempänä ’osallistujat’, välinen herrasmiessopimus, jonka tavoitteena on luoda kehys julkisesti tuettujen vientiluottojen asianmukaiselle käytölle. Käytännössä järjestelyllä halutaan varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset osallistujien välillä (jotta kilpailu perustuu vietävien tuotteiden ja palveluiden hintaan ja laatuun eikä rahoitusehtoihin) ja torjua julkisesti tuettuihin vientiluottoihin liittyviä tukia ja kaupan vääristymiä. Järjestely tuli voimaan huhtikuussa 1978, ja se on voimassa toistaiseksi. Vaikka OECD:n sihteeristö osallistuu järjestelyn täytäntöönpanoon, kyseessä ei ole OECD:n sitova säädös[1].

Jotkin järjestelyssä vahvistetut säännöt ovat alakohtaisia ja sisältyvät järjestelyn alakohtaisiin liitteisiin (ns. alakohtaiset sopimukset). Sopimus on erillinen sopimus, joka koskee siviili-ilma-aluksiin liittyviä julkisesti tuettuja vientiluottoja. Sopimusta sovelletaan järjestelystä riippumattomasti.

Sopimusta hallinnoivat sen osapuolet eli Australia, Brasilia, Euroopan unioni, Japani, Kanada, Korea, Norja, Sveitsi, Uusi-Seelanti, Yhdistynyt kuningaskunta ja Yhdysvallat.

Sopimusta päivitetään säännöllisesti, jotta voidaan ottaa huomioon julkisesti tuettujen vientiluottojen tarjontaan vaikuttava rahoitusmarkkinoiden ja politiikan kehitys. Sopimuksesta on tehty EU:ssa oikeudellisesti sitova 16. marraskuuta 2011 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 1233/2011[2], ja se on saatettu osaksi EU:n lainsäädäntöä. Järjestelyn ehtojen tarkistukset sisällytetään EU:n lainsäädäntöön delegoiduilla säädöksillä mainitun asetuksen 2 artiklan nojalla.

2.2 Siviili-ilma-aluksia koskevan alakohtaisen sopimuksen sopimuspuolet ja päätöksenteko

Euroopan komissio edustaa unionia sopimuksen sopimuspuolten kokouksissa ja kirjallisissa päätöksentekomenettelyissä. Järjestelyn kaikista muutoksista päätetään yksimielisesti.

2.3 Suunniteltu sopimuspuolten säädös

Vaikka sopimuksessa keskitytään siviili-ilma-alusten vientiin liittyviin vientiluottoihin, sopimuspuolet tukevat sopimuksen nojalla myös kunnossapito- ja muita palveluja sekä varaosien ja moottorisarjojen vientiä. Sopimuksen soveltamiskäytäntö on kuitenkin vuosien

[1] Sellaisena kuin se on määritelty OECD:n yleissopimuksen 5 artiklassa.

[2] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1233/2011, annettu 16 päivänä marraskuuta 2011, tiettyjen suuntaviivojen soveltamisesta julkisesti tuettuihin vientiluottoihin ja neuvoston päätösten 2001/76/EY ja 2001/77/EY kumoamisesta (EUVL L 326, 8.12.2011, s. 45).

mittaan osoittanut, että sääntöjen soveltamisessa tämäntyyppisiin liiketoimiin esiintyy epäselvyyksiä. Sen vuoksi on ehdotettu, että sopimukseen sisällytetään kunnossapito- ja huoltosopimuksiin sekä varaosiin ja moottorisarjoihin (jotka liittyvät sopimuksessa tarkoitettuihin ilma-aluksiin) sovellettavia erityisiä ehtoja ja edellytyksiä. Säännöillä varmistettaisiin sopimuksen ehtojen johdonmukainen soveltaminen ja tulkinta näissä liiketoimissa, mikä edistäisi tasapuolisempia toimintaedellytyksiä.

Erityisesti säännöillä

- mahdollistettaisiin pidemmät takaisinmaksuajat tietyn sopimusarvon ylittäville liiketoimille;
- alennettaisiin ennakkomaksun vähimmäismäärä 30 prosentista 15 prosenttiin vientisopimuksen arvosta; ja
- mukautettaisiin luoton alkamisajankohdan määritelmää (joka nykyisin keskittyy ajankohtaan, jona ostaja vastaanottaa pääasiallisen ilma-aluksen palvelu-ulottuvuuden sijaan), jotta voidaan täyttää kyseisissä sopimuksissa tyypillisesti noudatettavat toteuttamisen välitavoitteet.

Sopimuksen sopimuspuolet ovat käyneet keskusteluja näiden sääntöjen lisäämisestä vuodesta 2022, ja tuloksia odotetaan vuoden 2025 ensimmäisellä neljänneksellä.

3. UNIONIN PUOLESTA OTETTAVA KANTA

Ehdotettu unionin kanta on tukea sopimuksen tekstin muuttamista siltä osin kuin on kyse sopimuksen soveltamisalaan kuuluviin ilma-aluksiin liittyvien kunnossapito- ja huoltosopimusten, varaosien ja moottorisarjojen tukemisesta. Uudet erityiset säännöt auttaisivat varmistamaan sopimuksen johdonmukaisen soveltamisen kyseisiin toimiin ja tasapuolistaisivat sopimuksen sopimuspuolten toimintaedellytyksiä.

4. OIKEUSPERUSTA

4.1 Menettelyllinen oikeusperusta

4.1.1 Periaatteet

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä ’SEUT-sopimus’, 218 artiklan 9 kohdassa määrätään päätöksistä *”sopimuksella perustetussa elimessä unionin puolesta esitettävien kantojen vahvistamisesta, silloin kun tämän elimen on annettava säädöksiä, joilla on oikeusvaikutuksia, lukuun ottamatta säädöksiä, joilla täydennetään tai muutetaan sopimuksen institutionaalisia rakenteita”.*

Ilmaisu *”säädökset, joilla on oikeusvaikutuksia”* kattaa myös säädökset, joilla on oikeusvaikutuksia kyseiseen elimeen sovellettavan kansainvälisen oikeuden nojalla. Se kattaa myös välineet, joilla ei ole sitovaa vaikutusta kansainvälisen oikeuden nojalla mutta jotka *”voivat vaikuttaa ratkaisevasti sen säännöstön sisältöön, jonka unionin lainsäätäjä antaa”*[3].

4.1.2 Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

Suunniteltu säädös voi vaikuttaa ratkaisevasti EU-lainsäädännön sisältöön eli tiettyjen suuntaviivojen soveltamisesta julkisesti tuettuihin vientiluottoihin ja neuvoston päätösten 2001/76/EY ja 2001/77/EY kumoamisesta 16 päivänä marraskuuta 2011 annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) N:o 1233/2011. Kyseisen asetuksen 1 artiklassa

[3] Unionin tuomioistuimen tuomio 7.10.2014, Saksa v. neuvosto, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64 kohta.

todetaan, että ”*[j]ulkisesti tuettuja vientiluottoja koskevan järjestelyn, jäljempänä ’järjestely’, sisältämiä suuntaviivoja sovelletaan unionissa. Järjestelyn teksti on tämän asetuksen liitteenä”.* Yhtä merkittävä on kyseisen asetuksen 2 artikla, jonka mukaan *”[k]omissio hyväksyy delegoituja säädöksiä 3 artiklan mukaisesti liitteen II muuttamiseksi järjestelyn osallistujien sopimien suuntaviivoja koskevien muutosten seurauksena”*. Tähän sisältyvät myös muutokset järjestelyn liitteisiin, kuten edellä mainittuun sopimukseen.

Ehdotetun päätöksen menettelyllinen oikeusperusta on sen vuoksi SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohta.

4.2 Aineellinen oikeusperusta

4.2.1 Periaatteet

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla annettavan päätöksen aineellinen oikeusperusta määräytyy ensisijaisesti sen kaavaillun säädöksen tavoitteen ja sisällön perusteella, jota unionin puolesta otettava kanta koskee.

4.2.2 Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

Suunnitellun säädöksen pääasiallinen tavoite ja sisältö liittyvät vientiluottoihin, jotka kuuluvat yhteisen kauppapolitiikan soveltamisalaan. Ehdotetun päätöksen aineellinen oikeusperusta on sen vuoksi SEUT-sopimuksen 207 artikla.

4.3 Päätelmät

Ehdotetun päätöksen oikeusperustana tulisi olla SEUT-sopimuksen 207 artiklan 4 artiklan ensimmäinen alakohta yhdessä SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan kanssa.

5. SUUNNITELLUN SÄÄDÖKSEN JULKAISEMINEN

Koska sopimuksen sopimuspuolten säädöksellä muutetaan julkisesti tuettuja vientiluottoja koskevaa järjestelyä, joka muodostaa asetuksen (EU) N:o 1233/2011 liitteen II, on aiheellista julkaista säädös *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* sen jälkeen kun se on hyväksytty.

2025/0025 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

siviili-ilma-aluksia koskevan alakohtaisen sopimuksen sopimuspuolten päätöstä koskevan unionin puolesta otettavan kannan vahvistamisesta

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 207 artiklan 4 kohdan ensimmäisen alakohdan yhdessä sen 218 artiklan 9 kohdan kanssa,

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Julkisesti tuettuja vientiluottoja koskevan järjestelyn, jäljempänä ’järjestely’, sisältämät suuntaviivat, mukaan lukien järjestelyn liitteeseen III sisältyvässä siviili-ilma-aluksia koskevassa alakohtaisessa sopimuksessa, jäljempänä ’sopimus’, olevat

suuntaviivat, on saatettu osaksi EU:n lainsäädäntöä, ja niistä on tehty unionissa oikeudellisesti sitovia Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 1233/2011[4].

(2) Sopimuksen muuttamista koskevalla suunnitellulla päätöksellä pyritään vahvistamaan erityisiä sääntöjä, joilla taataan oikeusvarmuus ja tasapuolistetaan sopimuspuolten toimintaedellytyksiä sopimuksen soveltamisalaan kuuluviin ilma-aluksiin liittyvän kunnossapito- ja huoltosopimusten, varaosien ja moottorisarjojen viennin tukemisen osalta.

(3) On aiheellista vahvistaa sopimuksen muutosten yhteydessä unionin puolesta otettava kanta, koska suunniteltu sopimuspuolten päätös tulee olemaan unionia sitova ja voi vaikuttaa ratkaisevasti unionin säännöstön sisältöön asetuksen (EU) N:o 1233/2011 2 artiklan nojalla,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Unionin puolesta otettava kanta on tukea sopimuksen sopimuspuolten päätöstä, joka koskee sopimuksen muuttamista siten, että vahvistetaan erityiset säännöt kunnossapito- ja huoltosopimusten sekä varaosien ja moottorisarjojen viennin tukemisesta tämän päätöksen liitteen mukaisesti.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu komissiolle.

Tehty Brysselissä

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

[4] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1233/2011, annettu 16 päivänä marraskuuta 2011, tiettyjen suuntaviivojen soveltamisesta julkisesti tuettuihin vientiluottoihin ja neuvoston päätösten 2001/76/EY ja 2001/77/EY kumoamisesta (EUVL L 326, 8.12.2011, s. 45).