EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 17.2.2025
COM(2025) 44 final

2025/0025 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union hinsichtlich des Beschlusses der Teilnehmer an der Sektorvereinbarung über Exportkredite für zivile Luftfahrzeuge zu vertreten ist

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft einen Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union in den Sitzungen der Teilnehmer an der Sektorvereinbarung über Exportkredite für zivile Luftfahrzeuge, Anhang III des OECD-Übereinkommens über öffentlich unterstützte Exportkredite (im Folgenden „Übereinkommen"), im Hinblick auf Änderungen der Sektorvereinbarung über Exportkredite für zivile Luftfahrzeuge (im Folgenden „Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge" oder „ASU" – Aircraft Sector Understanding) zu vertreten ist.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1 Übereinkommen über öffentlich unterstützte Exportkredite und Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge

Bei dem Übereinkommen handelt es sich um ein „Gentlemen's Agreement" zwischen der Union, den USA, Kanada, Japan, Korea, Norwegen, der Schweiz, Australien, Neuseeland, der Türkei und dem Vereinigten Königreich (im Folgenden „Teilnehmer"), das den Rahmen für die ordnungsgemäße Verwendung öffentlich unterstützter Exportkredite bildet. In der Praxis bedeutet dies, dass gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Teilnehmer geschaffen werden (wobei der Wettbewerb auf dem Preis und der Qualität der exportierten Waren und Dienstleistungen und nicht auf den Finanzierungsbedingungen beruht) und dass auf die Beseitigung von Subventionen und Handelsverzerrungen im Zusammenhang mit öffentlich unterstützten Exportkrediten hingearbeitet wird. Zwar leistet das OECD-Sekretariat Unterstützung bei der Umsetzung des im April 1978 in Kraft getretenen, auf unbestimmte Zeit geltenden Übereinkommens, doch handelt es sich bei diesem nicht um einen Rechtsakt der OECD[1].

Einige der im Übereinkommen dargelegten Bestimmungen sind sektorspezifisch und in den sektorbezogenen Anhängen des Übereinkommens im Einzelnen dargelegt („Sektorvereinbarungen"). Die ASU ist eine eigenständige Vereinbarung für öffentlich unterstützte Exportkredite im Zusammenhang mit zivilen Luftfahrzeugen. Sie ist unabhängig vom Übereinkommen anwendbar.

Die ASU wird von ihren eigenen Teilnehmern verwaltet: Australien, Brasilien, die Europäische Union, Japan, Kanada, Korea, Neuseeland, Norwegen, die Schweiz, das Vereinigte Königreich und die Vereinigten Staaten.

Die ASU wird regelmäßig aktualisiert, wobei Entwicklungen auf den Finanzmärkten und in der Politik, die sich auf die Bereitstellung öffentlich unterstützter Exportkredite auswirken, berücksichtigt werden. Die ASU wurde mit der Verordnung (EU) Nr. 1233/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. November 2011[2] umgesetzt und damit in der Union rechtsverbindlich. Überarbeitungen der Bedingungen des Übereinkommens werden nach Artikel 2 der genannten Verordnung mittels delegierter Rechtsakte in das EU-Recht überführt.

---

1 Im Sinne des Artikels 5 des OECD-Übereinkommens.

2 Verordnung (EU) Nr. 1233/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. November 2011 über die Anwendung bestimmter Leitlinien auf dem Gebiet der öffentlich unterstützten Exportkredite sowie zur Aufhebung der Beschlüsse 2001/76/EG und 2001/77/EG des Rates (ABl. L 326 vom 8.12.2011, S. 45).

2.2 Teilnehmer an der Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge und Entscheidungsfindung

Die Europäische Kommission vertritt die Union in den Sitzungen der Teilnehmer an der ASU sowie in den schriftlichen Verfahren, mit denen die Teilnehmer an der ASU Entscheidungen treffen. Alle Änderungen des Übereinkommens werden einvernehmlich beschlossen.

2.3 Vorgesehener Rechtsakt der Teilnehmer an der ASU

Der Schwerpunkt der ASU liegt zwar auf Exportkrediten im Zusammenhang mit dem Export von Luftfahrzeugen, die Teilnehmer leisten im Rahmen der ASU jedoch auch Unterstützung für Geschäfte, die Wartungs- und andere Serviceleistungen beinhalten, sowie für den Export von Ersatzteilen und Triebwerkssätzen. In der Praxis sind im Umgang mit der ASU jedoch im Verlauf der Jahre Unklarheiten bei der Anwendung der Bestimmungen auf derartige Geschäfte aufgetreten. Daher wurde vorgeschlagen, dass besondere Bedingungen für Wartungs- und Serviceverträge sowie für Ersatzteile und Triebwerkssätze (im Zusammenhang mit von der ASU erfassten Luftfahrzeugen) in die ASU aufgenommen werden. Solche Bestimmungen würden eine konsistente Anwendung und Auslegung der Bedingungen der ASU bei diesen Geschäften sicherstellen und zu einer Angleichung der Wettbewerbsbedingungen beitragen.

Konkret würde mit den Bestimmungen

- für Geschäfte oberhalb eines bestimmten Auftragswerts eine längere Kreditlaufzeit ermöglicht,
- die Mindestanzahlung von 30 % auf 15 % des Exportauftragswerts reduziert und
- der Beginn der Kreditlaufzeit angepasst (er ist derzeit an dem Zeitpunkt ausgerichtet, zu dem der Käufer das Luftfahrzeug selbst erhält, im Gegensatz zur Dimension der Dienstleistungen), um den Wegmarken zu entsprechen, die bei diesen Verträgen normalerweise als Erfüllung betrachtet werden.

Die Teilnehmer an der ASU führen seit 2022 Gespräche über die Aufnahme dieser Bestimmungen, und ein Ergebnis wird im ersten Quartal 2025 erwartet.

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

Der vorgeschlagene Standpunkt der Union besteht darin, eine Änderung des Wortlauts der ASU in Bezug auf die Unterstützung für Wartungs- und Serviceverträge, Ersatzteile und Triebwerkssätze im Zusammenhang mit von der ASU erfassten Luftfahrzeugen zu unterstützen. Die neuen besonderen Regeln trügen dazu bei, eine konsistente Anwendung der ASU bei diesen Geschäften sicherzustellen und für eine Angleichung der Wettbewerbsbedingungen für die Teilnehmer an der ASU zu sorgen.

4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1 Verfahrensrechtliche Grundlage

4.1.1 Grundsätze

Nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) werden die „Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern dieses Gremium rechtswirksame Akte, mit Ausnahme von Rechtsakten zur Ergänzung oder Änderung des

institutionellen Rahmens der betreffenden Übereinkunft, zu erlassen hat“, durch Beschlüsse festgelegt.

Der Begriff „rechtswirksame Akte“ erfasst auch Akte, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das jeweilige Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Darunter fallen auch Instrumente, die völkerrechtlich nicht bindend, aber „geeignet [sind], den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber … erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen“[3].

4.1.2 Anwendung auf den vorliegenden Fall

Der vorgesehene Rechtsakt ist geeignet, den Inhalt von EU-Rechtsvorschriften, insbesondere der Verordnung (EU) Nr. 1233/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. November 2011 über die Anwendung bestimmter Leitlinien auf dem Gebiet der öffentlich unterstützten Exportkredite sowie zur Aufhebung der Beschlüsse 2001/76/EG und 2001/77/EG des Rates, maßgeblich zu beeinflussen. So heißt es in Artikel 1 dieser Verordnung: „Die Leitlinien des Übereinkommens über öffentlich unterstützte Exportkredite (im Folgenden ‚Übereinkommen‘) finden in der Union Anwendung. Der Wortlaut des Übereinkommens ist dieser Verordnung beigefügt.“ Ebenso relevant ist Artikel 2 dieser Verordnung, in dem es heißt: „Die Kommission erlässt im Anschluss an von den Teilnehmern an dem Übereinkommen vereinbarte Änderungen der Leitlinien nach dem Verfahren von Artikel 3 delegierte Rechtsakte zur Änderung von Anhang II.“ Dies schließt Änderungen der Anhänge des Übereinkommens wie der ASU ein.

Die verfahrensrechtliche Grundlage für den vorgeschlagenen Beschluss ist daher Artikel 218 Absatz 9 AEUV.

4.2 Materielle Rechtsgrundlage

4.2.1 Grundsätze

Die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV hängt in erster Linie von Ziel und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird.

4.2.2 Anwendung auf den vorliegenden Fall

Hauptziel und -inhalt des vorgesehenen Rechtsakts betreffen Exportkredite, was in den Anwendungsbereich der gemeinsamen Handelspolitik fällt. Die materielle Rechtsgrundlage des vorgeschlagenen Beschlusses ist daher Artikel 207 AEUV.

4.3 Schlussfolgerung

Die Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss sollte Artikel 207 Absatz 4 Unterabsatz 1 AEUV in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV sein.

5. VERÖFFENTLICHUNG DES VORGESEHENEN RECHTSAKTS

Da der Rechtsakt der Teilnehmer an der ASU zu einer Änderung des in Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1233/2011 enthaltenen Übereinkommens über öffentlich unterstützte Exportkredite führen wird, ist es angezeigt, ihn nach seiner Annahme im *Amtsblatt der Europäischen Union* zu veröffentlichen.

[3] Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61 bis 64.

2025/0025 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union hinsichtlich des Beschlusses der Teilnehmer an der Sektorvereinbarung über Exportkredite für zivile Luftfahrzeuge zu vertreten ist

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 207 Absatz 4 Unterabsatz 1 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die im Übereinkommen über öffentlich unterstützte Exportkredite (im Folgenden „Übereinkommen“) – einschließlich der Sektorvereinbarung über Exportkredite für zivile Luftfahrzeuge (Aircraft Sector Understanding – im Folgenden „ASU“) in Anhang III des Übereinkommens – enthaltenen Leitlinien werden mit der Verordnung (EU) Nr. 1233/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates[4] umgesetzt und damit in der Union rechtsverbindlich.

(2) Mit dem vorgesehenen Beschluss zur Änderung der ASU sollen besondere Regeln festgelegt werden, die im Hinblick auf die Unterstützung von Wartungs- und Serviceverträgen sowie dem Export von Ersatzteilen und Triebwerkssätzen im Zusammenhang mit von der ASU erfassten Luftfahrzeugen für Rechtssicherheit sorgen und fairere Wettbewerbsbedingungen zwischen den Teilnehmern an der ASU herstellen.

(3) Es ist angezeigt, den im Namen der Union hinsichtlich der Änderungen der ASU zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da der geplante Beschluss der Teilnehmer an der ASU gemäß Artikel 2 der Verordnung (EU) Nr. 1233/2011 für die Union verbindlich und geeignet ist, den Inhalt des Unionsrechts maßgeblich zu beeinflussen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt besteht darin, im Einklang mit dem Anhang dieses Beschlusses einen Beschluss der Teilnehmer an der ASU hinsichtlich der Änderungen der ASU, mit dem besondere Regeln im Hinblick auf die Unterstützung von Wartungs- und Serviceverträgen sowie dem Export von Ersatzteilen und Triebwerkssätzen festgelegt werden sollen, zu unterstützen.

[4] Verordnung (EU) Nr. 1233/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. November 2011 über die Anwendung bestimmter Leitlinien auf dem Gebiet der öffentlich unterstützten Exportkredite sowie zur Aufhebung der Beschlüsse 2001/76/EG und 2001/77/EG des Rates (ABl. L 326 vom 8.12.2011, S. 45).

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Kommission gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident /// Die Präsidentin