COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 17.2.2025
COM(2025) 44 final

2025/0025 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată, în numele Uniunii, cu privire la decizia participanților la Înțelegerea sectorială privind creditele la export pentru aeronave civile

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Prezenta propunere se referă la o decizie de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul reuniunilor participanților la Înțelegerea sectorială privind creditele la export pentru aeronave civile, anexa III la Acordul OCDE privind creditele la export care beneficiază de susținere oficială (denumit în continuare „acordul”) în ceea ce privește modificările Înțelegerii sectoriale privind creditele la export pentru aeronave civile („Înțelegerea sectorială privind aeronavele” sau „ISA”).

2. CONTEXTUL PROPUNERII

2.1. Acordul privind creditele la export care beneficiază de susținere oficială și Înțelegerea sectorială privind aeronavele

Acordul este un „acord tacit” („gentlemen's agreement”) între Uniune, SUA, Canada, Japonia, Coreea, Norvegia, Elveția, Australia, Noua Zeelandă, Turcia și Regatul Unit (denumiți în continuare „participanții”), având ca scop punerea la dispoziție a unui cadru pentru utilizarea ordonată a creditelor la export care beneficiază de susținere oficială. În practică, aceasta înseamnă stabilirea unor condiții echitabile între participanți (în baza cărora concurența să fie bazată pe prețul și pe calitatea produselor și serviciilor exportate și nu pe condițiile financiare oferite), precum și acționarea în sensul eliminării subvențiilor și a denaturărilor comerțului asociate creditelor la export care beneficiază de susținere oficială. Acordul a intrat în vigoare în aprilie 1978, are o durată nedeterminată și, cu toate că Secretariatul OCDE acordă sprijin pentru punerea sa în aplicare, nu este un act al OCDE[1].

Unele dintre normele prevăzute în acord sunt specifice sectorului și sunt detaliate în anexele sectoriale la acord (denumite „înțelegeri sectoriale”). ISA este un acord autonom pentru creditele la export care beneficiază de susținere oficială în ceea ce privește aeronavele civile. Aceasta funcționează independent de acord.

ISA este gestionată de proprii săi participanți, și anume, Australia, Brazilia, Canada, Coreea, Elveția, Japonia, Norvegia, Noua Zeelandă, Regatul Unit, Statele Unite ale Americii și Uniunea Europeană.

ISA face obiectul unor actualizări periodice, care țin seama de evoluțiile pieței financiare și ale politicilor care afectează acordarea de credite la export care beneficiază de susținere oficială. ISA a fost transpusă, devenind astfel obligatorie din punct de vedere juridic în Uniune, prin Regulamentul (UE) nr. 1233/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 noiembrie 2011[2]. Revizuirile clauzelor și condițiilor acordului sunt încorporate în legislația UE prin acte delegate în conformitate cu articolul 2 din regulamentul respectiv.

2.2. Participanții la înțelegerea sectorială privind aeronavele și procesul decizional

Comisia Europeană reprezintă Uniunea în cadrul reuniunilor participanților, precum și în cadrul procedurilor scrise de luare a deciziilor de către participanții la ISA. Deciziile privind toate modificările acordului se iau prin consens.

---

1 Conform definiției de la articolul 5 din Convenția OCDE.

2 Regulamentul (UE) nr. 1233/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 noiembrie 2011 privind aplicarea anumitor orientări în domeniul creditelor la export care beneficiază de susținere oficială și de abrogare a Deciziilor 2001/76/CE și 2001/77/CE (JO L 326, 8.12.2011, p. 45).

2.3. Actul avut în vedere al participanților la ISA

Deși ISA se axează pe creditele la export legate de exporturile de aeronave civile, participanții oferă, de asemenea, susținere în temeiul ISA pentru tranzacțiile care implică furnizarea de servicii de întreținere și prestarea de alte servicii, precum și exporturile de piese de schimb și de kituri de motorizare. Cu toate acestea, practica din cadrul ISA de-a lungul anilor a arătat ambiguități în ceea ce privește aplicarea normelor în cazul tranzacțiilor de acest tip. Prin urmare, s-a propus includerea în ISA a unor clauze și condiții specifice pentru contractele de întreținere și de prestări de servicii, precum și pentru piesele de schimb și kiturile de motorizare (referitoare la aeronavele care fac obiectul ISA). Normele ar garanta o aplicare și o interpretare coerentă a condițiilor ISA pentru aceste tranzacții, contribuind la condiții de concurență mai echitabile.

În mod specific, normele ar permite:

- să se prevadă termene de rambursare mai lungi pentru tranzacțiile care depășesc o anumită valoare contractuală;
- să se reducă acontul minim de la 30 % la 15 % din valoarea contractului de export; și
- să se adapteze definiția datei de început a creditului (care actualmente se concentrează pe momentul în care cumpărătorul primește aeronava principală, fără a ține cont de dimensiunea serviciilor) în scopul de a respecta etapele de livrare observate în mod obișnuit în contractele respective.

Participanții la ISA au purtat discuții cu privire la adăugarea acestor norme din 2022 și se așteaptă un rezultat al acestora în primul trimestru al anului 2025.

3. POZIȚIA CARE TREBUIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII

Poziția propusă a Uniunii ar fi de a susține o modificare a textului ISA în ceea ce privește susținerea contractelor de întreținere și de prestare de servicii, precum și a pieselor de schimb și a kiturilor de motorizare legate de aeronavele care intră sub incidența ISA. Noile norme specifice ar contribui la garantarea unei aplicări coerente a ISA în ceea ce privește aceste tranzacții și ar consolida condițiile de concurență echitabile între participanții la ISA.

4. TEMEIUL JURIDIC

4.1. Temeiul juridic procedural

4.1.1. Principii

Articolul 218 alineatul (9) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) prevede posibilitatea adoptării unor decizii de stabilire *„a pozițiilor care trebuie adoptate în numele Uniunii în cadrul unui organism creat printr-un acord, în cazul în care acest organism trebuie să adopte acte cu efecte juridice, cu excepția actelor care modifică sau completează cadrul instituțional al acordului.”*

Conceptul de *„acte cu efecte juridice”* include actele care au efecte juridice în temeiul normelor de drept internațional aplicabile organismului în cauză. Sunt, de asemenea, incluse instrumente care nu au efect obligatoriu în temeiul dreptului internațional, dar care „*au*

vocația de a influența în mod decisiv conținutul reglementării adoptate de legiuitorul Uniunii”[3].

4.1.2. Aplicarea la cazul în discuție

Actul avut în vedere are vocația de a influența în mod decisiv conținutul legislației UE, și anume Regulamentul (UE) nr. 1233/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 noiembrie 2011 privind aplicarea anumitor orientări în domeniul creditelor la export care beneficiază de susținere oficială și de abrogare a Deciziilor 2001/76/CE și 2001/77/CE ale Consiliului. Într-adevăr, articolul 1 din acest regulament prevede că „*[o]rientările cuprinse în Acordul privind creditele la export care beneficiază de susținere oficială («acordul») se aplică în cadrul Uniunii. Textul acordului se anexează prezentului regulament.”*. La fel de important este articolul 2 din regulamentul menționat, conform căruia *„Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 3, pentru a modifica anexa II ca urmare a modificării orientărilor convenite între participanții la acord”*. Aceasta include modificări ale anexelor la acord, precum ISA.

Prin urmare, temeiul juridic procedural al deciziei propuse este articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

4.2. Temeiul juridic material

4.2.1. Principii

Temeiul juridic material al unei decizii adoptate în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE depinde în primul rând de obiectivul și de conținutul actului avut în vedere cu privire la care o poziție este luată în numele Uniunii.

4.2.2. Aplicarea la cazul în discuție

Obiectivul principal și conținutul actului avut în vedere se referă la creditele la export, care se încadrează în domeniul de aplicare al politicii comerciale comune. Prin urmare, temeiul juridic material al deciziei propuse este articolul 207 din TFUE.

4.3. Concluzie

Este necesar ca temeiul juridic al deciziei propuse să fie articolul 207 alineatul (4) primul paragraf din TFUE coroborat cu articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

5. PUBLICAREA ACTULUI AVUT ÎN VEDERE

Întrucât actul participanților la ISA va modifica Acordul privind creditele la export care beneficiază de susținere oficială, care constituie anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1233/2011, este oportun ca acesta să fie publicat în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* după acceptarea sa.

2025/0025 (NLE)

[3] Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014, Germania/Consiliu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctele 61-64.

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată, în numele Uniunii, cu privire la decizia participanților la Înțelegerea sectorială privind creditele la export pentru aeronave civile

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 207 alineatul (4) primul paragraf coroborat cu articolul 218 alineatul (9),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

1. Orientările cuprinse în Acordul privind creditele la export care beneficiază de susținere oficială (denumit în continuare „acordul”), inclusiv orientările cuprinse în Înțelegerea sectorială privind creditele la export pentru aeronave civile („Înțelegere sectorială privind aeronavele sau „ISA”) prevăzute în anexa III la acord, sunt transpuse, devenind astfel obligatorii din punct de vedere juridic în Uniune în temeiul Regulamentului (UE) nr. 1233/2011 al Parlamentului European și al Consiliului[4].
2. Decizia avută în vedere cu privire la o modificare a ISA vizează stabilirea unor norme specifice care să garanteze securitatea juridică și să consolideze condițiile de concurență echitabile între participanții la ISA în ceea ce privește susținerea contractelor de întreținere și de prestare de servicii, precum și pentru exportul de piese de schimb și de kituri de motorizare legate de aeronavele care intră sub incidența ISA.
3. Este adecvat să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în ceea ce privește modificările aduse ISA, întrucât decizia avută în vedere de participanții la ISA va fi obligatorie pentru Uniune și va fi de natură să influențeze în mod decisiv conținutul dreptului Uniunii, în temeiul articolului 2 din Regulamentul (UE) nr. 1233/2011,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii este de a susține decizia participanților la ISA cu privire la o modificare a ISA care vizează stabilirea unor norme specifice privind susținerea contractelor de întreținere și de prestare de servicii, precum și a exporturilor de piese de schimb și de kituri de motorizare, în conformitate cu anexa la prezenta decizie.

[4] Regulamentul (UE) nr. 1233/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 noiembrie 2011 privind aplicarea anumitor orientări în domeniul creditelor la export care beneficiază de susținere oficială și de abrogare a Deciziilor 2001/76/CE și 2001/77/CE (JO L 326, 8.12.2011, p. 45).

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Comisiei.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Consiliu,
Președintele