KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 17.2.2025 r.
COM(2025) 44 final

2025/0025 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

określająca stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii w odniesieniu do decyzji uczestników Uzgodnienia sektorowego w sprawie kredytów eksportowych dotyczących cywilnych statków powietrznych

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji ustalającej stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na posiedzeniach uczestników Uzgodnienia sektorowego w sprawie kredytów eksportowych dotyczących cywilnych statków powietrznych, które to uzgodnienie stanowi załącznik III do Porozumienia OECD w sprawie oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych („Porozumienie"), w odniesieniu do zmian Uzgodnienia sektorowego w sprawie kredytów eksportowych dotyczących cywilnych statków powietrznych („uzgodnienie sektorowe dotyczące statków powietrznych").

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. Porozumienie w sprawie oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych oraz uzgodnienie sektorowe dotyczące statków powietrznych

Porozumienie jest dżentelmeńską umową między Unią, Stanami Zjednoczonymi, Kanadą, Japonią, Koreą, Norwegią, Szwajcarią, Australią, Nową Zelandią, Turcją i Zjednoczonym Królestwem („uczestnicy"), która ma na celu stworzenie ram dla uporządkowanego korzystania z oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych. W praktyce oznacza to ustanowienie przez uczestników równych warunków działania (w ramach których konkurencja opiera się na cenie i jakości wywożonych towarów i usług, a nie na oferowanych warunkach finansowych), przy jednoczesnym działaniu na rzecz eliminacji subsydiów i zakłóceń w handlu związanych z oficjalnie wspieranymi kredytami eksportowymi. Porozumienie weszło w życie w kwietniu 1978 r. na czas nieokreślony i chociaż Sekretariat OECD zapewnia wsparcie dla jego wdrożenia, nie jest ono aktem prawnym OECD[1].

Niektóre z zasad określonych w Porozumieniu są specyficzne dla danego sektora i określono je szczegółowo w załącznikach sektorowych do Porozumienia (zwanych „uzgodnieniami sektorowymi"). Uzgodnienie sektorowe dotyczące statków powietrznych jest niezależnym porozumieniem mającym zastosowanie do oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych dotyczących cywilnych statków powietrznych. Funkcjonuje ono niezależnie od Porozumienia.

Uzgodnieniem sektorowym dotyczącym statków powietrznych zarządzają jego członkowie – Australia, Brazylia, Japonia, Kanada, Korea, Norwegia, Nowa Zelandia, Stany Zjednoczone, Szwajcaria, Unia Europejska i Zjednoczone Królestwo.

Uzgodnienie sektorowe dotyczące statków powietrznych jest regularnie aktualizowane, aby uwzględnić zmiany zachodzące na rynkach finansowych i w zakresie polityki, mające wpływ na udzielanie oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych. Zostało ono transponowane i, co za tym idzie, stało się prawnie wiążące w Unii na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1233/2011 z dnia 16 listopada 2011 r.[2] Zmiany warunków Porozumienia są włączane do prawa UE w drodze aktów delegowanych zgodnie z art. 2 wymienionego rozporządzenia.

---

[1] W rozumieniu art. 5 Konwencji OECD.

[2] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1233/2011 z dnia 16 listopada 2011 r. w sprawie zastosowania niektórych wytycznych w dziedzinie oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych oraz uchylające decyzje Rady 2001/76/WE i 2001/77/WE (Dz.U. L 326 z 8.12.2011, s. 45).

2.2. Uczestnicy uzgodnienia sektorowego dotyczącego statków powietrznych oraz podejmowanie decyzji

Komisja Europejska reprezentuje Unię na posiedzeniach uczestników uzgodnienia sektorowego dotyczącego statków powietrznych, jak również w pisemnych procedurach podejmowania decyzji przez tych uczestników. Decyzje w sprawie wszystkich zmian Porozumienia podejmowane są w drodze konsensusu.

2.3. Planowany akt, jaki mają przyjąć uczestnicy uzgodnienia sektorowego dotyczącego statków powietrznych

Chociaż uzgodnienie sektorowe dotyczące statków powietrznych koncentruje się na kredytach eksportowych związanych z wywozem cywilnych statków powietrznych, w ramach tego uzgodnienia uczestnicy zapewniają również wsparcie w odniesieniu do transakcji obejmujących świadczenie usług konserwacji i innych usług, a także wywóz części zamiennych i zestawów części do silników. Jednak na przestrzeni lat, przy wdrażaniu uzgodnienia sektorowego w praktyce, stwierdzono niejasności co do stosowania przedmiotowych zasad do tego rodzaju transakcji. W związku z tym proponuje się włączenie do uzgodnienia szczegółowych warunków umów dotyczących konserwacji i obsługi, a także części zamiennych i zestawów części do silników (związanych ze statkami powietrznymi objętymi uzgodnieniem). Zasady te miałyby zapewnić spójne stosowanie i interpretację warunków uzgodnienia w odniesieniu do tych transakcji i przyczynić się do bardziej wyrównanych warunków działania.

W szczególności zasady te obejmują:

- umożliwienie dłuższych okresów spłaty w przypadku transakcji powyżej określonej wartości umowy;
- obniżenie minimalnej zaliczki z 30 % do 15 % wartości umowy eksportowej oraz
- dostosowanie definicji daty uruchomienia kredytu (która obecnie koncentruje się na momencie, w którym nabywca otrzymuje główny statek powietrzny, a nie na aspekcie usług), w celu zapewnienia zgodności z kluczowymi etapami dostaw zazwyczaj obserwowanymi w tych umowach.

Dyskusje na temat dodania tych zasad prowadzone są przez uczestników uzgodnienia sektorowego dotyczącego statków powietrznych od 2022 r., a wyniki spodziewane są w pierwszym kwartale 2025 r.

3. STANOWISKO, JAKIE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

Proponowane stanowisko Unii polega na poparciu zmiany tekstu uzgodnienia sektorowego dotyczącego statków powietrznych, jeśli chodzi o wsparcie umów dotyczących konserwacji i obsługi, części zamiennych i zestawów części do silników związanych ze statkami powietrznymi objętymi tym uzgodnieniem. Nowe szczegółowe zasady mają pomóc zapewnić spójne stosowanie uzgodnienia sektorowego dotyczącego statków powietrznych w odniesieniu do tych transakcji oraz przyczynić się do bardziej wyrównanych warunków działania dla uczestników uzgodnienia.

4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Proceduralna podstawa prawna

4.1.1. Zasady

Art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) określa tryb przyjmowania decyzji ustalających „stanowiska, które mają być zajęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego przez umowę, gdy organ ten ma przyjąć akty mające skutki prawne, z wyjątkiem aktów uzupełniających lub zmieniających ramy instytucjonalne umowy".

Pojęcie „akty mające skutki prawne" obejmuje akty, które mają skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono ponadto instrumenty, które nie są wiążące na mocy prawa międzynarodowego, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii"[3].

4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Planowany akt może w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów Unii, a mianowicie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1233/2011 z dnia 16 listopada 2011 r. w sprawie zastosowania niektórych wytycznych w dziedzinie oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych oraz uchylającego decyzje Rady 2001/76/WE i 2001/77/WE. Art. 1 tego rozporządzenia stanowi bowiem, że „[w]ytyczne zawarte w Porozumieniu w sprawie oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych (»Porozumienie«) mają zastosowanie w Unii. Tekst Porozumienia stanowi załącznik do niniejszego rozporządzenia". Równie istotny jest art. 2 rozporządzenia, który stanowi, że „Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 3 w celu zmiany załącznika II w wyniku poprawek do wytycznych, uzgodnionych przez uczestników Porozumienia". Obejmuje to zmiany załączników do Porozumienia, takich jak uzgodnienie sektorowe dotyczące statków powietrznych.

W związku z tym proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 218 ust. 9 TFUE.

4.2. Materialna podstawa prawna

4.2.1. Zasady

Materialna podstawa prawna decyzji przyjętej w trybie art. 218 ust. 9 TFUE jest uzależniona głównie od celu i treści planowanego aktu, którego dotyczy stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii.

4.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Główny cel i treść planowanego aktu odnoszą się do kredytów eksportowych, co wchodzi w zakres wspólnej polityki handlowej. Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest w związku z tym art. 207 TFUE.

4.3. Wniosek

Podstawą prawną proponowanej decyzji powinien być art. 207 ust. 4 akapit pierwszy TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

---

[3] Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., Niemcy/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

5. PUBLIKACJA PLANOWANEGO AKTU

Ponieważ akt uczestników uzgodnienia sektorowego dotyczącego statków powietrznych zmieni Porozumienie w sprawie oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych, które stanowi załącznik II do rozporządzenia (UE) nr 1233/2011, po przyjęciu należy go opublikować w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

2025/0025 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

określająca stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii w odniesieniu do decyzji uczestników Uzgodnienia sektorowego w sprawie kredytów eksportowych dotyczących cywilnych statków powietrznych

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 207 ust. 4 akapit pierwszy w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Wytyczne zawarte w Porozumieniu w sprawie oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych („Porozumienie”), w tym te zawarte w Uzgodnieniu sektorowym w sprawie kredytów eksportowych dotyczących cywilnych statków powietrznych („uzgodnienie sektorowe dotyczące statków powietrznych”), które to uzgodnienie stanowi załącznik III do Porozumienia, zostały transponowane i, co za tym idzie, stały się prawnie wiążące w Unii na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1233/2011[4].

(2) Planowana decyzja w sprawie zmiany uzgodnienia sektorowego dotyczącego statków powietrznych ma na celu ustanowienie szczegółowych zasad zapewniających pewność prawa i bardziej wyrównane warunki działania dla uczestników uzgodnienia, jeśli chodzi o wsparcie umów dotyczących konserwacji i obsługi, części zamiennych i zestawów części do silników związanych ze statkami powietrznymi objętymi tym uzgodnieniem.

(3) Należy ustalić stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii w odniesieniu do zmian uzgodnienia sektorowego dotyczącego statków powietrznych, gdyż planowana decyzja uczestników tego uzgodnienia będzie wiążąca dla Unii i będzie mogła mieć decydujący wpływ na przepisy prawa Unii, na podstawie art. 2 rozporządzenia (UE) nr 1233/2011,

[4] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1233/2011 z dnia 16 listopada 2011 r. w sprawie zastosowania niektórych wytycznych w dziedzinie oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych oraz uchylające decyzje Rady 2001/76/WE i 2001/77/WE (Dz.U. L 326 z 8.12.2011, s. 45).

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii, polega na poparciu decyzji uczestników uzgodnienia sektorowego dotyczącego statków powietrznych w odniesieniu do zmiany uzgodnienia mającej na celu ustanowienie szczegółowych zasad dotyczących wsparcia umów dotyczących konserwacji i obsługi, części zamiennych i zestawów części do silników, zgodnie z załącznikiem do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Komisji.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

W imieniu Rady
Przewodniczący