COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 1.10.2025
COM(2025) 582 final

2025/0310 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione riguardo alla decisione dei partecipanti all'intesa settoriale sui crediti all'esportazione per gli aeromobili civili in merito alla classificazione del rischio dei debitori nelle operazioni "de minimis" riguardanti aeromobili agricoli

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda la posizione da adottare a nome dell'Unione in merito alla classificazione del rischio dei debitori nelle operazioni con valore del contratto di esportazione inferiore a 5 milioni di USD (operazioni "de minimis") riguardanti aeromobili agricoli nell'ambito dell'intesa settoriale sui crediti all'esportazione per gli aeromobili civili ("intesa settoriale relativa agli aeromobili" o "ASU") contenuta nell'accordo sui crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico ("accordo").

La presente proposta mira a modificare le norme stabilite nell'ASU per quanto riguarda la determinazione delle tariffe per il sostegno pubblico per un'operazione oggetto dell'ASU, in particolare le procedure di classificazione del rischio per i debitori. A norma dell'ASU i partecipanti a detta intesa sono tenuti, prima di adottare una classificazione del rischio dei debitori alternativa o nuova, a chiedere un aggiornamento dell'elenco delle classificazioni del rischio dei debitori. Dato il notevole onere amministrativo che tale prescrizione comporta, il 30 luglio 2025 il segretariato dell'OCSE ha proposto di modificare l'ASU in modo da escludere le operazioni "de minimis" riguardanti aeromobili agricoli dalla procedura di classificazione del rischio dei debitori. La presente proposta prevede l'accettazione della modifica proposta.

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

2.1. L'accordo sui crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico

L'accordo, che è un "gentlemen's agreement" tra l'Unione, gli Stati Uniti, il Canada, il Giappone, la Corea, la Norvegia, la Svizzera, l'Australia, la Nuova Zelanda, la Turchia e il Regno Unito ("partecipanti"), mira a fornire un quadro per un utilizzo disciplinato dei crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico. In pratica ciò significa instaurare condizioni di parità (per cui la concorrenza si basa sul prezzo e sulla qualità dei beni e dei servizi esportati anziché sulle condizioni finanziarie offerte), adoperandosi al contempo per eliminare le sovvenzioni e le distorsioni commerciali legate ai crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico. L'accordo è entrato in vigore nell'aprile 1978 con durata indeterminata. Da un punto di vista amministrativo l'accordo è integrato nel quadro dell'OCSE e beneficia del supporto del suo segretariato, sebbene non costituisca un atto dell'OCSE[1].

Alcune delle norme stabilite nell'accordo sono settoriali e specificate negli allegati settoriali dell'accordo denominati "intese settoriali". L'ASU figura nell'allegato III dell'accordo e mira a fornire un quadro per un uso prevedibile, coerente e trasparente dei crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico per la vendita o il leasing di aeromobili e di beni e servizi connessi di cui all'articolo 4, lettera a), dell'ASU. L'ASU mira a creare condizioni di parità per tali crediti all'esportazione. L'ASU è entrata in vigore il 1º febbraio 2011.

Sia l'accordo sia l'ASU sono stati recepiti e quindi resi giuridicamente vincolanti nell'Unione in forza del regolamento (UE) n. 1233/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 novembre 2011[2]. Le revisioni delle condizioni e delle modalità dell'accordo sono integrate nel diritto dell'UE mediante atti delegati a norma dell'articolo 2 di detto regolamento.

---

1 Secondo la definizione di cui all'articolo 5 della convenzione OCSE.

2 Regolamento (UE) n. 1233/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 novembre 2011, relativo all'applicazione di alcuni orientamenti sui crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico e che abroga le decisioni del Consiglio 2001/76/CE e 2001/77/CE (GU L 326 dell'8.12.2011, pag. 45).

2.2. I partecipanti all'intesa settoriale relativa agli aeromobili e il processo decisionale

All'ASU aderiscono undici partecipanti ("partecipanti all'ASU), vale a dire Australia, Brasile, Canada, Corea, Giappone, Norvegia, Nuova Zelanda, Regno Unito, Stati Uniti, Svizzera e Unione europea[3].

La Commissione europea rappresenta l'Unione nelle riunioni dei partecipanti all'ASU e nelle procedure scritte del processo decisionale dei partecipanti all'ASU. Le decisioni relative a tutte le modifiche dell'accordo sono adottate per consenso.

2.3. L'atto previsto dei partecipanti all'ASU

L'atto previsto mira a modificare le procedure di classificazione dei rischi di cui all'appendice II, sezione 1, dell'ASU. L'appendice II stabilisce le procedure da utilizzare per determinare le tariffe per il sostegno pubblico a operazioni oggetto dell'ASU. La sezione 1 stabilisce le procedure di classificazione del rischio.

I partecipanti all'ASU hanno concordato un elenco relativo alle classificazioni del rischio dei debitori. Tali classificazioni riflettono il rating del debito di primo rango non garantito dei debitori basandosi su una scala di rating comune, come quella delle agenzie di rating del credito.

L'appendice II, sezione 1.II, dell'ASU stabilisce che qualsiasi partecipante all'ASU, prima di adottare una classificazione del rischio alternativa oppure nuova, è tenuto a trasmettere richiesta al segretariato dell'OCSE di aggiornare l'elenco delle classificazioni del rischio sulla base di una classificazione del rischio nuova o alternativa. Tale procedura in generale si è dimostrata onerosa dal punto di vista amministrativo.

In base alle norme vigenti, per le operazioni "de minimis" i partecipanti all'ASU sono autorizzati a evitate l'aggiornamento dell'elenco delle classificazioni del rischio attribuendo al debitore la classificazione del rischio "8". Tale opzione sembra tuttavia troppo restrittiva.

Il 30 luglio 2025 il segretariato dell'OCSE ha pertanto trasmesso ai partecipanti all'ASU una proposta per approvazione mediante procedura scritta entro il 3 novembre 2025 al fine di modificare il testo dell'ASU e consentire maggiore flessibilità nel processo di rating dei debitori nelle operazioni "de minimis" riguardanti aeromobili agricoli, che rappresentano l'89 % di tutte le operazioni "de minimis" impegnate tra il 2011 e il 2023. La presente proposta prevede che, per tali operazioni, i partecipanti all'ASU non sarebbero tenuti a richiedere l'aggiornamento dell'elenco delle classificazioni del rischio, ma sarebbero liberi di applicare la classificazione che ritengono appropriata senza dover attribuire al debitore la classe di rischio "8", che è troppo restrittiva.

3. LA POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE

La procedura di classificazione del rischio richiede un notevole lasso di tempo al segretariato dell'OCSE ed è anche onerosa dal punto di vista amministrativo per i partecipanti all'ASU. È inoltre opportuno notare che oltre il 99,9 % delle proposte "de minimis" presentate dal 2011 è stato accettato senza contestazioni.

[3] La partecipazione all'ASU corrisponde sostanzialmente alla partecipazione all'accordo, con la differenza che il Brasile è un partecipante all'ASU ma non all'accordo, mentre la Turchia non partecipa all'ASU sebbene partecipi all'accordo.

Alla luce di quanto precede, l'UE sostiene la proposta di modificare l'ASU semplificando la procedura di classificazione del rischio per le operazioni "de minimis" riguardanti aeromobili agricoli.

Si raccomanda pertanto che l'Unione sostenga, nell'ambito della procedura scritta dei partecipanti all'ASU, la proposta di escludere le operazioni "de minimis" riguardanti aeromobili agricoli dalla procedura di classificazione del rischio dei debitori, in linea con l'allegato della presente proposta.

4. BASE GIURIDICA

4.1. Base giuridica procedurale

4.1.1. Principi

L'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) prevede l'adozione di decisioni che stabiliscono "le posizioni da adottare a nome dell'Unione in un organo istituito da un accordo, se tale organo deve adottare atti che hanno effetti giuridici, fatta eccezione per gli atti che integrano o modificano il quadro istituzionale dell'accordo".

Rientrano nel concetto di "atti che hanno effetti giuridici" gli atti che hanno effetti giuridici in forza delle norme di diritto internazionale disciplinanti l'organo in questione. Vi rientrano anche gli atti sprovvisti di carattere vincolante ai sensi del diritto internazionale ma che "sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto della normativa adottata dal legislatore dell'Unione"[4].

4.1.2. Applicazione al caso concreto

L'atto previsto sarà tale da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare sul regolamento (UE) n. 1233/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 novembre 2011, relativo all'applicazione di alcuni orientamenti sui crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico e che abroga le decisioni del Consiglio 2001/76/CE e 2001/77/CE. Ciò in quanto l'articolo 2 del suddetto regolamento stabilisce che "[l]a Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 3 per modificare l'allegato II a seguito di modifiche degli orientamenti concordate dai partecipanti all'accordo". Sono comprese in tale casistica le modifiche degli allegati di detto accordo.

La base giuridica procedurale della decisione proposta è pertanto l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

4.2. Base giuridica sostanziale

4.2.1. Principi

La base giuridica sostanziale delle decisioni di cui all'articolo 218, paragrafo 9, TFUE dipende essenzialmente dall'obiettivo e dal contenuto dell'atto previsto su cui dovrà prendersi posizione a nome dell'Unione. Se l'atto previsto persegue una duplice finalità o ha una doppia componente, una delle quali sia da considerarsi principale e l'altra solo accessoria, la decisione a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE deve fondarsi su una sola base giuridica sostanziale, ossia su quella richiesta dalla finalità o dalla componente principale o preponderante.

[4] Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

4.2.2. Applicazione al caso concreto

L'obiettivo principale e il contenuto dell'atto previsto riguardano i crediti all'esportazione, che rientrano nell'ambito di applicazione della politica commerciale comune. La base giuridica sostanziale della decisione proposta è pertanto l'articolo 207 TFUE.

4.3. Conclusioni

La base giuridica della decisione proposta deve quindi essere costituita dall'articolo 207, paragrafo 4, primo comma, TFUE, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

2025/0310 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione riguardo alla decisione dei partecipanti all'intesa settoriale sui crediti all'esportazione per gli aeromobili civili in merito alla classificazione del rischio dei debitori nelle operazioni "de minimis" riguardanti aeromobili agricoli

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 207, paragrafo 4, primo comma, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

(1) Gli orientamenti che figurano nell'accordo sui crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico ("accordo"), compresi quelli contenuti nell'intesa settoriale sui crediti all'esportazione per gli aeromobili civili ("ASU"), di cui all'allegato III di tale accordo, sono stati recepiti e pertanto resi giuridicamente vincolanti nell'Unione in forza del regolamento (UE) n. 1233/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio[5].

(2) La decisione prevista relativa a una modifica dell'ASU mira a escludere le operazioni con un valore del contratto di esportazione inferiore a 5 milioni di USD (operazioni "de minimis") riguardanti aeromobili agricoli dalla procedura di classificazione del rischio dei debitori ai sensi dell'appendice II, sezione 1, dell'ASU. Questo dovrebbe ridurre gli oneri amministrativi per i partecipanti all'ASU e semplificare il rating del rischio dei debitori.

(3) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione con procedura scritta dei partecipanti all'ASU, poiché la decisione prevista vincolerà l'Unione e sarà tale da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione in forza dell'articolo 2 del regolamento (UE) n. 1233/2011,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione consiste nel sostenere una decisione dei partecipanti all'ASU relativa alla modifica dell'ASU volta ad escludere le operazioni "de minimis" riguardanti aeromobili agricoli dalla procedura di classificazione del rischio dei debitori in linea con l'allegato della presente decisione.

[5] Regolamento (UE) n. 1233/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 novembre 2011, relativo all'applicazione di alcuni orientamenti sui crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico e che abroga le decisioni del Consiglio 2001/76/CE e 2001/77/CE (GU L 326 dell'8.12.2011, pag. 45) ("regolamento (UE) n. 1233/2011").

Articolo 2

La Commissione è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il presidente