EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 1.10.2025
COM(2025) 582 final

2025/0310 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

unionin puolesta otettavasta kannasta siviili-ilma-alusten vientiluottoja koskevan alakohtaisen sopimuksen sopimuspuolten päätökseen velallisten riskiluokituksesta maatalouslentokoneita koskevissa vähäisissä liiketoimissa

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN KOHDE

Tämä ehdotus koskee unionin puolesta otettavaa kantaa velallisten riskiluokituksesta maatalouslentokoneita koskevissa liiketoimissa, joiden vientisopimuksen arvo on alle 5 miljoonaa Yhdysvaltain dollaria (vähäiset liiketoimet), julkisesti tuettuja vientiluottoja koskevan järjestelyn, jäljempänä ’järjestely’, siviili-ilma-alusten vientiluottoja koskevan alakohtaisen sopimuksen, jäljempänä ’sopimus’, nojalla.

Ehdotuksessa esitetään muutosta sopimuksen sääntöihin, jotka koskevat sopimuksen soveltamisalaan kuuluvalle liiketoimelle myönnettävän julkisen tuen hinnoittelua, erityisesti velallisten riskiluokitusmenettelyjä. Sopimuksessa määrätään, että sopimuspuolten on pyydettävä velallisten riskiluokitusluettelon päivittämistä ennen velallisten vaihtoehtoisen tai uuden riskiluokituksen käyttöä. Koska tästä vaatimuksesta aiheutuu huomattava hallinnollinen rasite, OECD:n sihteeristö ehdotti 30. heinäkuuta 2025 sopimuksen muuttamista jättämällä maatalouslentokoneita koskevat vähäiset liiketoimet velallisten riskiluokitusprosessin ulkopuolelle. Tässä ehdotuksessa esitetään kyseisen muutosehdotuksen hyväksymistä.

2. EHDOTUKSEN TAUSTA

2.1 Julkisesti tuettuja vientiluottoja koskeva järjestely

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 (joissa kilpailu perustuu vietävien tavaroiden 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. Järjestely on hallinnollisesti osa OECD:tä, ja se saa tukea OECD:n sihteeristöltä, mutta se ei ole OECD:n sitova määräys[1].

Jotkin järjestelyssä vahvistetut säännöt ovat alakohtaisia ja sisältyvät järjestelyn alakohtaisiin liitteisiin, joita kutsutaan alakohtaisiksi sopimuksiksi. Järjestelyn liitteeseen III sisältyvän sopimuksen tarkoituksena on muodostaa kehys sopimuksen 4 artiklan a kohdassa täsmennettyjen ilma-alusten ja niihin liittyvien tavaroiden ja palvelujen myyntiä ja leasingvuokraamista koskevien julkisesti tuettujen vientiluottojen ennakoitavalle, johdonmukaiselle ja avoimelle käytölle. Sopimuksella pyritään edistämään tasapuolisia toimintaedellytyksiä tällaisten vientiluottojen osalta. Sopimus tuli voimaan 1. helmikuuta 2011.

Sekä järjestelystä että sopimuksesta on tehty unionissa oikeudellisesti sitova 16. marraskuuta 2011 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 1233/2011[2], ja se on saatettu osaksi unionin lainsäädäntöä. Järjestelyn ehtojen tarkistukset sisällytetään EU:n lainsäädäntöön delegoiduilla säädöksillä mainitun asetuksen 2 artiklan nojalla.

---

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).

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

Sopimuksella on 11 sopimuspuolta, jäljempänä ’sopimuspuolet’, jotka ovat Australia, Brasilia, unioni, Japani, Kanada, Korea, Norja, Sveitsi, Uusi-Seelanti, Yhdistynyt kuningaskunta ja Yhdysvallat[3].

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

2.3 Suunniteltu sopimuspuolten säädös

Suunnitellun säädöksen tarkoituksena on muuttaa sopimuksen lisäyksessä II olevassa 1 jaksossa vahvistettuja riskiluokitusmenettelyjä. Lisäyksessä II vahvistetaan menettelyt, joita käytetään määritettäessä sopimuksen soveltamisalaan kuuluvalle liiketoimelle myönnettävän julkisen tuen hinnoittelua. Edellä mainitussa 1 jaksossa esitetään riskiluokitusmenettelyt.

Sopimuspuolet ovat sopineet velallisten riskiluokitusluettelosta. Riskiluokittelussa otetaan huomioon velallisten etuoikeutetut vakuudettomat lainat, ja siinä käytetään yhteistä luokitteluasteikkoa, esimerkiksi luottolaitosten laatimaa luokittelua.

Sopimuksen lisäyksessä II olevassa 1.II jaksossa määrätään, että kaikkien sopimuspuolten on ennen vaihtoehtoisen tai uuden riskiluokituksen käyttöä lähetettävä OECD:n sihteeristölle pyyntö päivittää riskiluokitusluettelo vaihtoehtoisen tai uuden riskiluokituksen perusteella. Tämä on yleensä osoittautunut hallinnollisesti raskaaksi.

Nykyisten sääntöjen mukaan vähäisissä liiketoimissa sopimuspuolet voivat ohittaa riskiluokitusluettelon päivittämisen luokittelemalla velallisen riskiluokkaan ”8”. Tämä vaihtoehto vaikuttaa kuitenkin liian tiukalta.

Tätä varten OECD:n sihteeristö lähetti 30. heinäkuuta 2025 sopimuspuolille ehdotuksen sopimuksen tekstin muuttamiseksi 3. marraskuuta 2025 mennessä kirjallisella menettelyllä. Ehdotuksen tarkoituksena on lisätä joustavuutta velallisten luokitusprosessiin maatalouslentokoneita koskevissa vähäisissä liiketoimissa, joiden osuus kaikista vuosina 2011–2023 toteutetuista vähäisistä liiketoimista on 89 prosenttia. Tässä ehdotuksessa esitetään, että sopimuspuolten ei tarvitsisi tällaisten liiketoimien osalta pyytää riskiluokitusluettelon päivittämistä, vaan ne voisivat vapaasti soveltaa asianmukaiseksi katsomaansa luokitusta ilman, että niiden olisi luokiteltava velallinen liian tiukkaan riskiluokkaan ”8”.

3. UNIONIN PUOLESTA OTETTAVA KANTA

Riskiluokitusprosessi vie huomattavan paljon OECD:n sihteeristön aikaa. Se on myös hallinnollisesti työlästä sopimuspuolille. Lisäksi on syytä huomata, että yli 99,9 prosenttia vuoden 2011 jälkeen esitetyistä vähäisiä liiketoimia koskevista ehdotuksista hyväksyttiin kiistatta.

Tämän vuoksi EU kannattaa ehdotusta muuttaa sopimusta siten, että maatalouslentokoneita koskevien vähäisten liiketoimien riskiluokitusprosessia yksinkertaistetaan.

Näin ollen suositellaan, että unioni tukee sopimuspuolten kirjallisessa menettelyssä ehdotusta jättää maatalouslentokoneita koskevat vähäiset liiketoimet velallisten riskiluokitusprosessin ulkopuolelle tämän ehdotuksen liitteen mukaisesti.

[3] Osallistujat ovat pitkälti samat kuin järjestelyssä sillä erotuksella, että Brasilia on sopimuksen sopimuspuoli mutta ei järjestelyn osallistuja, kun taas Turkki ei ole sopimuksen sopimuspuoli, vaikka se on järjestelyn osallistuja.

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”[4].

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. Tämä johtuu siitä, että kyseisen asetuksen 2 artiklan mukaan ”[k]omissio hyväksyy delegoituja säädöksiä 3 artiklan mukaisesti liitteen II muuttamiseksi järjestelyn osallistujien sopimien suuntaviivoja koskevien muutosten seurauksena”. Tähän sisältyvät myös järjestelyn liitteiden muutokset.

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. Jos suunnitellulla säädöksellä on kaksi tavoitetta tai siihen sisältyy kaksi osatekijää ja jos näistä tavoitteista tai osatekijöistä toinen on mahdollista määritellä pääasialliseksi tavoitteeksi tai osatekijäksi, johon nähden toinen tavoite tai osatekijä on liitännäinen, SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla hyväksyttävällä päätöksellä on oltava vain yksi aineellinen oikeusperusta eli se, jota pääasiallinen tai ensisijainen tavoite tai osatekijä edellyttää.

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 Päätelmä

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

---

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

2025/0310 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

unionin puolesta otettavasta kannasta siviili-ilma-alusten vientiluottoja koskevan alakohtaisen sopimuksen sopimuspuolten päätökseen velallisten riskiluokituksesta maatalouslentokoneita koskevissa vähäisissä liiketoimissa

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[5].

(2) Suunnitellulla päätöksellä sopimuksen muuttamisesta pyritään jättämään sopimuksen lisäyksessä II olevan 1 jakson mukaisen velallisten riskiluokitusprosessin ulkopuolelle maatalouslentokoneita koskevat liiketoimet, joiden vientisopimuksen arvo on alle 5 miljoonaa Yhdysvaltain dollaria (vähäiset liiketoimet). Tämän pitäisi keventää sopimuspuolten hallinnollista taakkaa ja yksinkertaistaa velallisten riskiluokitusta.

(3) On aiheellista vahvistaa sopimuspuolten kirjallisessa menettelyssä unionin puolesta otettava kanta, sillä suunniteltu päätös sitoo unionia ja voi vaikuttaa ratkaisevasti unionin oikeuden sisältöön asetuksen (EU) N:o 1233/2011 2 artiklan nojalla,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Unionin puolesta otettava kanta on tukea sopimuspuolten päätöstä, joka koskee sopimuksen muuttamista siten, että maatalouslentokoneita koskevat vähäiset liiketoimet jätetään velallisten riskiluokitusprosessin ulkopuolelle tämän päätöksen liitteen mukaisesti.

[5] 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, jäljempänä ’asetus (EU) N:o 1233/2011’ (EUVL L 326, 8.12.2011, s. 45).

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu komissiolle.

Tehty Brysselissä

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja