EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 1.10.2025
COM(2025) 582 final

2025/0310 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vad gäller beslutet av parterna i sektorsöverenskommelsen om exportkrediter för civila luftfartyg om riskklassificering av gäldenärer i samband med transaktioner under tröskelvärdet som rör jordbruksluftfartyg

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag avser den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vad gäller riskklassificering av gäldenärer i samband med transaktioner med ett exportkontraktsvärde under 5 miljoner US-dollar (*transaktioner under tröskelvärdet*) som rör jordbruksluftfartyg inom ramen för sektorsöverenskommelsen om exportkrediter för civila luftfartyg (*sektorsöverenskommelsen om luftfartyg*) i konsensusöverenskommelsen om statsstödda exportkrediter (*konsensusöverenskommelsen*).

I detta förslag föreslås en ändring av reglerna i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg vad gäller fastställande av prissättningen för statsstöd för en transaktion som omfattas av sektorsöverenskommelsen om luftfartyg, särskilt förfarandena för riskklassificering av gäldenärer. Enligt sektorsöverenskommelsen om luftfartyg ska parterna i denna, innan de använder sig av en alternativ eller ny riskklassificering av gäldenärer, begära en uppdatering av förteckningen över riskklassificeringar av gäldenärer. Med tanke på den betydande administrativa börda som detta krav medför föreslog OECD:s sekretariat den 30 juli 2025 att sektorsöverenskommelsen om luftfartyg skulle ändras genom att transaktioner under tröskelvärdet som rör jordbruksluftfartyg undantas från förfarandena för riskklassificering av gäldenärer. I detta förslag föreslås att den föreslagna ändringen godtas.

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1 Konsensusöverenskommelsen om statsstödda exportkrediter

Konsensusöverenskommelsen är ett gentlemen’s agreement mellan unionen, Förenta staterna, Kanada, Japan, Sydkorea, Norge, Schweiz, Australien, Nya Zeeland, Turkiet och Förenade kungariket (*parterna*) vars syfte är att tillhandahålla en ram för en ordnad användning av statsstödda exportkrediter. I praktiken går detta ut på att skapa lika villkor (med konkurrens grundad på de exporterade varornas och tjänsternas kvalitet och pris och inte på de finansiella villkor som erbjuds) och samtidigt vidta åtgärder för att undanröja subventioner och snedvridningar av handelsflödena som är kopplade till statsstödda exportkrediter. Konsensusöverenskommelsen trädde i kraft i april 1978 och gäller tills vidare. Konsensusöverenskommelsen är administrativt förankrad i OECD och får stöd från OECD:s sekretariat, men den är inte en OECD-akt[1].

Vissa av de regler som fastställs i konsensusöverenskommelsen är sektorsspecifika och beskrivs närmare i sektorsbilagorna till konsensusöverenskommelsen, de så kallade sektorsöverenskommelserna. Sektorsöverenskommelsen om luftfartyg utgör bilaga III till konsensusöverenskommelsen och dess syfte är att tillhandahålla en ram för en förutsebar, enhetlig och transparent användning av statsstödda exportkrediter för försäljning eller leasing av luftfartyg och andra varor och tjänster som anges i artikel 4 a i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg. Sektorsöverenskommelsen om luftfartyg syftar till att främja lika villkor för sådana exportkrediter. Sektorsöverenskommelsen om luftfartyg trädde i kraft den 1 februari 2011.

Både konsensusöverenskommelsen och sektorsöverenskommelsen om luftfartyg har införlivats och därmed gjorts rättsligt bindande i unionen genom Europaparlamentets och

[1] Enligt definitionen i artikel 5 i OECD-konventionen.

rådets förordning (EU) nr 1233/2011 av den 16 november 2011[2]. Ändringar av konsensusöverenskommelsens villkor införlivas med EU-lagstiftningen genom delegerade akter i enlighet med artikel 2 i den förordningen.

2.2 Parterna i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg och beslutsfattande

Sektorsöverenskommelsen om luftfartyg har elva parter (*parterna i sektorsöverenskommelsen*), närmare bestämt Australien, Brasilien, Europeiska unionen, Förenade kungariket, Förenta staterna, Japan, Kanada, Norge, Nya Zeeland, Schweiz och Sydkorea[3].

Europeiska kommissionen företräder unionen vid möten mellan parterna i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg samt i parternas skriftliga förfaranden för beslutsfattande. Alla beslut om ändring av konsensusöverenskommelsen fattas enhälligt.

2.3 Den akt som planeras av parterna i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg

Den planerade akten syftar till att ändra de förfaranden för riskklassificering som anges i avsnitt 1 i tillägg II till sektorsöverenskommelsen om luftfartyg. I tillägg II anges de metoder som ska användas när prissättningen fastställs för statsstöd för en transaktion som omfattas av sektorsöverenskommelsen om luftfartyg. I avsnitt 1 anges förfarandena för riskklassificering.

Parterna i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg har enats om en förteckning över riskklassificeringar för gäldenärer. Dessa riskklassificeringar ska avspegla kreditvärderingen av gäldenärers prioriterade osäkrade skulder med hjälp av en vanlig bedömningsskala, exempelvis den som används av kreditvärderingsinstituten.

Enligt avsnitt 1.II i tillägg II till sektorsöverenskommelsen om luftfartyg ska en part i denna, innan den använder sig av en alternativ eller ny riskklassificering, sända en begäran till OECD:s sekretariat om att förteckningen över riskklassificeringar ska uppdateras på grundval av en alternativ eller ny riskklassificering. Detta har i allmänhet visat sig vara administrativt betungande.

Enligt de nuvarande reglerna får parterna i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg i samband med transaktioner under tröskelvärdet förbigå uppdateringen av förteckningen över riskklassificeringar genom att tilldela gäldenären riskklassificeringen ”8”. Det alternativet förefaller dock vara alltför strikt.

Därför sände OECD:s sekretariat den 30 juli 2025 ett förslag till parterna i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg för godkännande genom skriftligt förfarande senast den 3 november 2025 i syfte att ändra texten till sektorsöverenskommelsen om luftfartyg och medge större flexibilitet vad gäller förfarandena för riskklassificering av gäldenärer i samband med transaktioner under tröskelvärdet som rör jordbruksluftfartyg, vilka utgör 89 % av alla transaktioner under tröskelvärdet mellan 2011 och 2023. I detta förslag föreslås att parterna i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg inte ska behöva begära en uppdatering av förteckningen över riskklassificeringar för sådana transaktioner, utan ska ha rätt att tillämpa den klassificering de anser lämplig och inte behöva tilldela gäldenären den alltför strikta riskklassen ”8”.

---

[2] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1233/2011 av den 16 november 2011 om tillämpningen av vissa riktlinjer för statsstödda exportkrediter och om upphävande av rådets beslut 2001/76/EG och 2001/77/EG (EUT L 326, 8.12.2011, s. 45).

[3] Parterna är i stort sett desamma som i konsensusöverenskommelsen, med skillnaden att Brasilien är part i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg men inte part i konsensusöverenskommelsen, medan Turkiet inte är part i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg men är part i konsensusöverenskommelsen.

3. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

Förfarandena för riskklassificering tar en betydande del av OECD-sekretariatets tid i anspråk. De är också administrativt betungande för parterna i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg. Dessutom är det värt att notera att över 99,9 % av de förslag avseende transaktioner under tröskelvärdet som lämnats in sedan 2011 har godkänts utan invändningar.

Mot bakgrund av detta stöder EU förslaget om att ändra sektorsöverenskommelsen om luftfartyg genom att förenkla förfarandena för riskklassificering i samband med transaktioner under tröskelvärdet som rör jordbruksluftfartyg.

Det rekommenderas därför att unionen i det skriftliga förfarandet mellan parterna i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg stöder förslaget om att undanta transaktioner under tröskelvärdet som rör jordbruksluftfartyg från förfarandena för riskklassificering av gäldenärer, i linje med bilagan till detta förslag.

4. RÄTTSLIG GRUND

4.1 Förfarandemässig rättslig grund

4.1.1. Principer

I artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*) föreskrivs att beslut ska antas ”om fastställande av vilka ståndpunkter som på unionens vägnar ska intas i ett organ som inrättas genom ett avtal, om detta organ ska anta akter med rättslig verkan, med undantag av sådana akter som kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram”.

Begreppet *akter med rättslig verkan* omfattar akter som har rättslig verkan med stöd av de regler i internationell rätt som tillämpas på organet i fråga. Det omfattar även instrument som inte har bindande verkan enligt internationell rätt, men som är ”ägnade att på ett avgörande sätt påverka innehållet i de bestämmelser som antas av unionslagstiftaren”[4].

4.1.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Den planerade akten är ägnad att på ett avgörande sätt påverka innehållet i EU-lagstiftning, nämligen Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1233/2011 av den 16 november 2011 om tillämpningen av vissa riktlinjer för statsstödda exportkrediter och om upphävande av rådets beslut 2001/76/EG och 2001/77/EG. Detta beror på att det i artikel 2 i den förordningen anges att ”[k]ommissionen ska anta delegerade akter enligt artikel 3 för att ändra bilaga II till följd av ändringar av riktlinjerna som parterna i [k]onsensusöverenskommelsen kommit överens om”. Detta inbegriper ändringar av bilagor till konsensusöverenskommelsen.

Den förfarandemässiga rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 218.9 i EUF-fördraget.

4.2 Materiell rättslig grund

4.2.1. Principer

Den materiella rättsliga grunden för ett beslut enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget är främst beroende av syftet med och innehållet i den planerade akt avseende vilken en ståndpunkt intas på unionens vägnar. Om den planerade akten har två syften eller två beståndsdelar av vilka det ena syftet eller den ena beståndsdelen kan identifieras som det eller den huvudsakliga, medan det eller den andra endast är av underordnad betydelse, måste det beslut som antas enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget ha en enda materiell rättslig grund, nämligen den som

[4] Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

krävs med hänsyn till det huvudsakliga eller avgörande syftet eller den huvudsakliga eller avgörande beståndsdelen.

4.2.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Det huvudsakliga syftet med och innehållet i den planerade akten rör exportkrediter, varför den omfattas av tillämpningsområdet för den gemensamma handelspolitiken. Den materiella rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 207 i EUF-fördraget.

4.3 Slutsats

Den rättsliga grunden för det föreslagna beslutet bör vara artikel 207.4 första stycket i EUF-fördraget jämförd med artikel 218.9 i EUF-fördraget.

2025/0310 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vad gäller beslutet av parterna i sektorsöverenskommelsen om exportkrediter för civila luftfartyg om riskklassificering av gäldenärer i samband med transaktioner under tröskelvärdet som rör jordbruksluftfartyg

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 207.4 första stycket jämförd med artikel 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

(1) De riktlinjer som ingår i konsensusöverenskommelsen om statsstödda exportkrediter (*konsensusöverenskommelsen*), inbegripet i sektorsöverenskommelsen om exportkrediter för civila luftfartyg (*sektorsöverenskommelsen om luftfartyg*) i bilaga III till konsensusöverenskommelsen, har införlivats och därmed gjorts rättsligt bindande i unionen genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1233/2011[5].

(2) Det planerade beslutet om ändring av sektorsöverenskommelsen om luftfartyg syftar till att undanta transaktioner med ett exportkontraktsvärde på mindre än 5 miljoner US-dollar (*transaktioner under tröskelvärdet*) som rör jordbruksluftfartyg från förfarandena för riskklassificering av gäldenärer enligt avsnitt 1 i tillägg II till sektorsöverenskommelsen om luftfartyg. Detta bör minska den administrativa bördan för parterna i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg och förenkla riskvärderingen avseende gäldenärer.

(3) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i det skriftliga förfarandet mellan parterna i sektorsöverenskommelsen, eftersom det planerade beslutet kommer att vara bindande för unionen och på ett avgörande sätt kommer att kunna påverka innehållet i unionsrätten, på grundval av artikel 2 i förordning (EU) nr 1233/2011.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar ska vara att stödja ett beslut av parterna i sektorsöverenskommelsen om luftfartyg om ändring av sektorsöverenskommelsen om luftfartyg i syfte att undanta transaktioner under tröskelvärdet som rör jordbruksluftfartyg från förfarandena för riskklassificering av gäldenärer, i överensstämmelse med bilagan till detta beslut.

[5] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1233/2011 av den 16 november 2011 om tillämpningen av vissa riktlinjer för statsstödda exportkrediter och om upphävande av rådets beslut 2001/76/EG och 2001/77/EG (EUT L 326, 8.12.2011, s. 45) (*förordning (EU) nr 1233/2011*).

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till kommissionen.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar
Ordförande