EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2025.10.1.
COM(2025) 582 final

2025/0310 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által a polgári légi járművekhez nyújtott exporthitelekről szóló ágazati megállapodás résztvevőinek a mezőgazdasági légi járműveket érintő *de minimis* ügyletek kötelezettkockázati besorolásáról szóló határozatával kapcsolatban képviselendő álláspontról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

E javaslat tárgya az Unió általa hivatalosan támogatott exporthitelekről szóló megállapodásban (a továbbiakban: exporthitel-megállapodás) a polgári légi járművekhez nyújtott exporthitelekről szóló ágazati megállapodás (a továbbiakban: légijármű-ágazati megállapodás) szerinti, mezőgazdasági légi járműveket érintő, 5 millió USD alatti exportszerződés szerinti értékű ügyletek (*de minimis* ügyletek) kötelezettjeinek kockázati besorolásával kapcsolatban képviselendő álláspont.

Ez a javaslat a légijármű-ágazati megállapodásban meghatározott, az említett megállapodás hatálya alá tartozó ügyletekhez nyújtott hivatalos támogatás árazásának megállapítására vonatkozó szabályok, különösen a kötelezettek kockázati besorolására vonatkozó eljárások módosítását javasolja. A légijármű-ágazati megállapodás előírja, hogy a megállapodás résztvevőinek a kötelezettek alternatív vagy új kockázati besorolásának alkalmazása előtt kérniük kell a kötelezettek kockázati besorolását tartalmazó jegyzék aktualizálását. Tekintettel arra, hogy ez a követelmény jelentős adminisztratív terhet jelent, az OECD titkársága 2025. július 30-án javasolta a légijármű-ágazati megállapodás módosítását oly módon, hogy a mezőgazdasági légi járműveket érintő *de minimis* ügyletek kerüljenek ki a kötelezettkockázati besorolási eljárás hatálya alól. Ez a javaslat a javasolt módosítás elfogadását javasolja.

2. A JAVASLAT HÁTTERE

2.1. A hivatalosan támogatott exporthitelekről szóló megállapodás

Az exporthitel-megállapodás egy informális megállapodás az Európai Unió, az USA, Kanada, Japán, Korea, Norvégia, Svájc, Ausztrália, Új-Zéland, Törökország és az Egyesült Királyság (a továbbiakban: a résztvevők) között, melynek célja, hogy megfelelő keretet biztosítson a hivatalosan támogatott exporthitelek szabályos használatához. A gyakorlatban az egyenlő versenyfeltételek megteremtését (azaz annak biztosítását, hogy a verseny alapját az exportált áruk és szolgáltatások ára és minősége képezze, ne pedig a biztosított pénzügyi feltételek), valamint az arra való törekvést jelenti, hogy megszüntessék a hivatalosan támogatott exporthitelekkel összefüggő támogatásokat és kereskedelmi torzulásokat. Az exporthitel-megállapodás 1978 áprilisában, határozatlan időtartamra hatályba lépett. Az exporthitel-megállapodás igazgatási szempontból az OECD részét képezi, és azt az OECD titkársága támogatja, de nem OECD-jogszabály[1].

Az exporthitel-megállapodásban meghatározott egyes szabályok ágazatspecifikusak, és az exporthitel-megállapodás ágazati mellékleteiben – az úgynevezett ágazati megállapodásokban – szerepelnek részletesen. A légijármű-ágazati megállapodás az exporthitel-megállapodás III. mellékletében szerepel, és célja, hogy a 4. cikkének a) pontjában meghatározott légi járművek, valamint a kapcsolódó áruk és szolgáltatások értékesítésével és bérlésével kapcsolatos hivatalosan támogatott exporthitelek kiszámítható, következetes és átlátható alkalmazásához keretet nyújtson. A légijármű-ágazati megállapodás egyenlő versenyfeltételeket kíván kialakítani az ilyen exporthitelek számára. A megállapodás 2011. február 1-jén hatályba lépett.

[1] Az OECD-konvenció 5. cikkében meghatározottak szerint.

Az exporthitel-megállapodás és a légijármű-ágazati megállapodás a 2011. november 16-i 1233/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet[2] átültette az uniós jogrendbe, és így az jogilag kötelező érvényűvé vált az EU-ban. Az exporthitel-megállapodás feltételeinek felülvizsgálatai az említett rendelet 2. cikke szerinti felhatalmazáson alapuló jogi aktusok révén épülnek be az uniós jogba.

2.2. A légijármű-ágazati megállapodás résztvevői és a döntéshozatal

A légijármű-ágazati megállapodásnak tizenegy résztvevője van (a továbbiakban: a légijármű-ágazati megállapodás résztvevői): Ausztrália, Brazília, Kanada, az Európai Unió, Japán, Korea, Új-Zéland, Norvégia, Svájc, az Egyesült Királyság és az Amerikai Egyesült Államok[3].

Az Uniót az Európai Bizottság képviseli a légijármű-ágazati megállapodás résztvevőinek ülésein, valamint a légijármű-ágazati megállapodás résztvevőinek írásbeli döntéshozatali eljárásaiban. Az exporthitel-megállapodás valamennyi módosításáról konszenzussal határoznak.

2.3. A légijármű-ágazati megállapodás résztvevőinek tervezett jogi aktusa

A tervezett jogi aktus célja a légijármű-ágazati megállapodás II. függelékének 1. szakaszában meghatározott kockázatbesorolási eljárások módosítása. A II. függelék meghatározza a légijármű-ágazati megállapodás hatálya alá tartozó ügyletekhez nyújtott hivatalos támogatás árazásának megállapításához alkalmazandó eljárásokat. Az 1. szakasz határozza meg a kockázati besorolási eljárásokat.

A légijármű-ágazati megállapodás résztvevői megállapodtak a kötelezettek kockázati besorolását tartalmazó jegyzékről. Ezek a kockázati besorolások a kötelezettek közös, a hitelminősítő intézetekéhez hasonló minősítési skála felhasználásával meghatározott fedezetlen, nem alárendelt hitelminősítését tükrözik.

A légijármű-ágazati megállapodás II. függeléke 1. szakaszának II. alszakasza előírja, hogy a légijármű-ágazati megállapodás résztvevője az alternatív vagy új kockázati besorolás használata előtt a jegyzék alternatív vagy új kockázati besorolás alapján történő aktualizálására irányuló kérést küldenek az OECD titkárságának. Általában ez adminisztratív szempontból megterhelőnek bizonyult.

A jelenlegi szabályok értelmében a légijármű-ágazati megállapodás *de minimis* ügyletekben érintett résztvevői megkerülhetik a kockázati besorolási jegyzék frissítését azáltal, hogy a kötelezetthez a „8” kockázati besorolást rendelik. Ez a lehetőség azonban túlságosan szigorúnak tűnik.

Ezért az OECD titkársága 2025. július 30-án írásbeli eljárás keretében történő jóváhagyásra irányuló javaslatot küldött a légijármű-ágazati megállapodás résztvevőinek, hogy 2025. november 3-ig módosítsák a légijármű-ágazati megállapodás szövegét, és biztosítsanak nagyobb rugalmasságot a mezőgazdasági légi járműveket érintő *de minimis* ügyletekben részt vevő kötelezettek besorolási eljárása tekintetében, amelyek a 2011 és 2023 között végrehajtott *de minimis* ügylet 89%-át teszik ki. A javaslat értelmében az ilyen ügyletek esetében a légijármű-ágazati megállapodás résztvevőinek nem kellene kérniük a kockázati besorolások jegyzékének frissítését, hanem szabadon alkalmazhatnák az általuk megfelelőnek ítélt

[2] Az Európai Parlament és a Tanács 1233/2011/EU rendelete (2011. november 16.) a hivatalosan támogatott exporthitelek terén bizonyos iránymutatások alkalmazásáról, valamint a 2001/76/EK és a 2001/77/EK tanácsi határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 326., 2011.12.8., 45. o.).

[3] A részvevők nagyrészt megegyeznek az exporthitel-megállapodás résztvevőivel, azzal a különbséggel, hogy Brazília a légijármű-ágazati megállapodásnak résztvevője, de az exporthitel-megállapodásnak nem, Törökország pedig a légijármű-ágazati megállapodásnak nem, de az exporthitel-megállapodásnak résztvevője.

besorolást anélkül, hogy a kötelezetthez túlságosan szigorú 8-as kockázati osztályt kellene rendelniük.

3. AZ UNIÓ ÁLTAL KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

A kockázatbesorolási eljárás jelentős időráfordítást igényel az OECD titkársága részéről. Adminisztratív terhet jelent a légijármű-ágazati megállapodás résztvevői számára is. Érdemes megjegyezni továbbá, hogy a 2011 óta benyújtott *de minimis* pályázatok több mint 99,9%-át kifogás nélkül elfogadták.

Ennek fényében az EU támogatja a légijármű-ágazati megállapodás módosítására irányuló javaslatot, amely egyszerűsíti a mezőgazdasági légi járműveket érintő *de minimis* ügyletek kockázatbesorolási eljárását.

Ezért ajánlatos, hogy az Unió a légijármű-ágazati megállapodás résztvevőinek írásbeli eljárása során támogassa azt a javaslatot, hogy a mezőgazdasági légi járműveket érintő *de minimis* ügyletek – e javaslat mellékletével összhangban – kerüljenek ki a kötelezettkockázat-besorolási eljárás hatálya alól.

4. JOGALAP

4.1. Eljárási jogalap

4.1.1. Általános elvek

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 218. cikkének (9) bekezdése határozatok elfogadásáról rendelkezik *„a megállapodásokkal létrehozott szervekben az Unió által képviselendő álláspontok kialakítására vonatkozóan, amennyiben az ilyen szervnek joghatással bíró jogi aktust kell elfogadnia, kivéve a megállapodás intézményi kereteit kiegészítő vagy módosító jogi aktusokat”.*

A *„joghatással bíró jogi aktus”* fogalmába beletartoznak a nemzetközi jognak a kérdéses szervet szabályozó szabályai szerint joghatással bíró jogi aktusok. Ezenfelül a fogalom magában foglalja azokat az eszközöket is, melyek a nemzetközi jog szerint nem bírnak kötelező erővel, de *„meghatározó módon befolyásolják az uniós jogalkotó által [...] elfogadott szabályozás tartalmát”*[4].

4.1.2. A jelen esetre történő alkalmazás

A tervezett jogi aktus meghatározó módon befolyásolja az uniós szabályozás tartalmát, nevezetesen a hivatalosan támogatott exporthitelek terén bizonyos iránymutatások alkalmazásáról, valamint a 2001/76/EK és a 2001/77/EK tanácsi határozat hatályon kívül helyezéséről szóló, 2011. november 16-i 1233/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletet, mivel annak 2. cikke rögzíti, hogy „*[a] Bizottság a 3. cikknek megfelelően a megállapodás résztvevői által az iránymutatásokhoz fűzött módosítások nyomán felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el a II. melléklet módosítása céljából*”. Ez magában foglalja a megállapodás mellékleteinek módosításait is.

Ezért a javasolt határozat eljárási jogalapja az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése.

[4] A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64. pont.

4.2. Anyagi jogalap

4.2.1. Általános elvek

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozat anyagi jogalapja elsősorban azon tervezett jogi aktus célkitűzésétől és tartalmától függ, amellyel kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspont meghatározásra kerül. Amennyiben a tervezett jogi aktus kettős célkitűzést követ, vagy két összetevőből áll, és ezek egyike elsődlegesként vagy döntő jellegűként azonosítható, míg a másik csak járulékos jellegű, az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozatot egyetlen anyagi jogalapra, azaz az elsődleges, illetve döntő jellegű célkitűzés vagy összetevő által megkövetelt anyagi jogalapra kell alapítani.

4.2.2. A jelen esetre történő alkalmazás

A tervezett jogi aktus elsődleges célkitűzése és tartalma az exporthitelekkel kapcsolatos, amelyek a közös kereskedelempolitika hatálya alá tartoznak. Ezért a javasolt határozat anyagi jogalapja az EUMSZ 207. cikke.

4.3. Következtetés

A javasolt határozat jogalapja az EUMSZ 207. cikke (4) bekezdésének első albekezdése, összefüggésben az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdésével.

2025/0310 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által a polgári légi járművekhez nyújtott exporthitelekről szóló ágazati megállapodás résztvevőinek a mezőgazdasági légi járműveket érintő *de minimis* ügyletek kötelezettkockázati besorolásáról szóló határozatával kapcsolatban képviselendő álláspontról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 207. cikke (4) bekezdésének első albekezdésére, összefüggésben 218. cikkének (9) bekezdésével,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

(1) A hivatalosan támogatott exporthitelekről szóló megállapodásban (a továbbiakban: exporthitel-megállapodás) foglalt iránymutatást – ideértve a polgári légi járművekhez nyújtott exporthitelekről szóló, a III. mellékletben foglalt ágazati megállapodásban (a továbbiakban: légijármű-ágazati megállapodás) foglalt iránymutatást is – az 1233/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet[5] átültette az uniós jogba, így az jogilag kötelező érvényűvé vált az Unióban.

(2) A légijármű-ágazati megállapodás módosításáról szóló tervezett határozat célja, hogy a mezőgazdasági légi járműveket érintő, 5 millió USD alatti exportszerződés szerinti értékű ügyletek (*de minimis* ügyletek) kerüljenek ki a légijármű-ágazati megállapodás II. függelékének 1. szakasza szerinti kötelezettkockázat-besorolási eljárás hatálya alól. A módosítás célja, hogy csökkenjenek a légijármű-ágazati megállapodás résztvevőinek adminisztratív terhei, és egyszerűsödjön a kötelezettkockázati besorolás.

(3) Helyénvaló meghatározni az Unió által a légijármű-ágazati megállapodás résztvevőinek írásbeli eljárásában képviselendő álláspontot, mivel a tervezett határozat – az 1233/2011/EU rendelet 2. cikke értelmében – kötelező érvényű lesz az Unióra nézve, és így meghatározó módon befolyásolhatja majd az uniós jog tartalmát,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az Unió által képviselendő álláspont a következő: támogatni kell a légijármű-ágazati megállapodás résztvevőinek a légijármű-ágazati megállapodás módosítására vonatkozó határozatát, amelynek célja, hogy a mezőgazdasági légi járműveket érintő *de minimis* ügyletek – e javaslat mellékletével összhangban – kerüljenek ki a kötelezettkockázat-besorolási eljárás hatálya alól.

[5] Az Európai Parlament és a Tanács 1233/2011/EU rendelete (2011. november 16.) a hivatalosan támogatott exporthitelek terén bizonyos iránymutatások alkalmazásáról, valamint a 2001/76/EK és a 2001/77/EK tanácsi határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 326., 2011.12.8., 45. o.) (a továbbiakban: az 1233/2011/EU rendelet).

2. cikk

Ennek a határozatnak a Bizottság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

a Tanács részéről
az elnök