EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 11.9.2024
COM(2024) 400 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

komission vientiluottoalalla käymistä asetuksen (EU) N:o 1233/2011 mukaisista neuvotteluista

1. Johdanto

Tiettyjen suuntaviivojen soveltamisesta julkisesti tuettuihin vientiluottoihin ja neuvoston päätösten 2001/76/EY ja 2001/77/EY kumoamisesta 16. marraskuuta 2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1233/2011[1] liitteessä I säädetään, että Euroopan komissio esittää Euroopan parlamentille kertomuksen julkisesti tuettuja vientiluottoja koskevista neuvotteluista. Tämä kertomus koskee syyskuun 2016 ja vuoden 2023 lopun välistä aikaa.

Julkisesti tuettuja vientiluottoja koskeva OECD:n järjestely, jäljempänä ’järjestely’, on 1970-luvun lopusta lähtien ollut tärkein foorumi vientiluottoja koskeville kansainvälisille säännöille[2]. Vientiluottotoimia koskevien yleisten sääntöjen lisäksi järjestely sisältää myös alakohtaisia sopimuksia, jotka kattavat tiettyjen teollisuudenalojen ja toimialojen erityiset rahoitussäännöt. Tämän kertomuksen kattamalla ajanjaksolla päästiin sopimukseen **järjestelyn nykyaikaistamisesta** (myös sen sääntöjen muuttamisesta niin, että ne tukevat paremmin Pariisin sopimuksen ilmastotavoitteita). Tämä prosessi käynnistettiin vuonna 2020 ja saatiin onnistuneesti päätökseen vuonna 2023. Lisäksi järjestelyn osallistujat sopivat vuonna 2021 **lopettavansa virallisen vientiluottotuen hiilipohjaisille sähköntuotantolaitoksille**.

OECD:n ulkopuolella tärkeimmät neuvottelut käytiin **kansainvälisessä vientiluottotyöryhmässä** (IWG), johon osallistuivat OECD ja merkittävät nopeasti kehittyvän talouden maat. Alun perin vuonna 2012 käynnistetyt neuvottelut jatkuivat raportointikaudella, mutta ne keskeytettiin vuonna 2020, koska keskeisissä kysymyksissä ei ollut tapahtunut lähentymistä.

2. OECD:n piirissä raportointikaudella tapahtunut kehitys

Sääntely

Merkittävimmät sääntelyä koskevat neuvottelut raportointikaudella olivat seuraavat: heinäkuussa 2023 aikaansaatu sopimus järjestelyn nykyaikaistamisesta ja sen mukauttamisesta entistä paremmin ilmastotavoitteisiin ja lokakuussa 2021 tehty sopimus julkisen vientiluottotuen ja sidotun tuen kieltämisestä uusien hiilipohjaisten sähköntuotantolaitosten viennissä ja laitteiden viennissä olemassa oleviin laitoksiin. Muita merkittäviä tapahtumia raportointikaudella olivat kivihiilikiellon uudelleentarkastelun käynnistäminen vuonna 2022 sekä paikalliskustannuksia ja markkinaviitekorkoa (CIRR) koskevien järjestelyn määräysten uudistaminen. Jäljempänä mainitaan myös useita muita järjestelyyn tehtyjä muutoksia.

i) Järjestelyn nykyaikaistaminen ja ilmastonmuutosta koskevan alakohtaisen sopimuksen soveltamisalan laajentaminen

EU:n marraskuussa 2019 tekemän ensimmäisen ehdotuksen pohjalta osallistujat sopivat marraskuussa 2020 yhteisestä kehyksestä järjestelyn nykyaikaistamista koskevien

[1] EUVL L 326, 8.12.2011, s. 45.

[2] Järjestelyssä on tällä hetkellä yksitoista osallistujaa: Australia, EU, Japani, Kanada, Korea, Norja, Sveitsi, Turkki, Uusi-Seelanti, Yhdistynyt kuningaskunta ja Yhdysvallat.

neuvottelujen käymiseksi. Tekniset neuvottelut aloitettiin marraskuussa 2020, ja asiasta päästiin lopulliseen sopimukseen maaliskuussa 2023.

Järjestelyn **nykyaikaistaminen** tuli voimaan 15. heinäkuuta 2023, ja se mahdollistaa pidemmät, enintään 22 vuoden takaisinmaksuajat ilmastoystävällisissä toimissa ja enintään 15 vuotta useimmissa muissa toimissa. Kaikkiin maihin sovelletaan samoja enimmäistakaisinmaksuaikoja koskevia sääntöjä (ei erottelua maaluokkiin I ja II kuuluvien maiden välillä). Nykyaikaistettu järjestely tarjoaa myös enemmän joustoa takaisinmaksuprofiiliin (eli takaisinmaksuehtojen rakenteeseen, johon sisältyy pääoman takaisinmaksuerien ja koron maksamisen maksuväli, suuruus ja takaisinmaksusuunnitelma), mutta edellyttää samalla tiukkaa avoimuutta. Lisäksi luottoriskin vähimmäistakuumaksuja, jotka vientiluottolaitosten on veloitettava vakuutuskatteestaan, alennetaan (enintään 15 prosenttia) sellaisissa toimissa, joiden takaisinmaksuaika on pidempi. Järjestelyn pääosasta poistettiin rautatieinfrastruktuuria ja hankerahoitusrakenteita koskevat alakohtaiset sopimukset, sillä niistä tuli tarpeettomia, koska ne olivat vähemmän joustavia kuin järjestelyn yleiset säännöt.

Lisäksi osallistujat **laajensivat ilmastonmuutosta koskevan alakohtaisen sopimuksen soveltamisalaa** niin, että se kattaa ympäristön kannalta kestävään sähköntuotantoon, hiilidioksidin talteenottoon, varastointiin ja kuljetukseen, energian siirtoon, jakeluun ja varastointiin, puhtaaseen vetyyn ja ammoniakkiin, matalapäästöiseen tuotantoon, päästöttömään ja vähäpäästöiseen liikenteeseen sekä puhtaan energian mineraaleihin ja malmeihin liittyvät hankkeet. Tämä kehitys auttaa lisäämään vientirahoituksen vaikutusta pyrittäessä turvaamaan ilmastotavoitteet ja täyttämään Pariisin sopimuksen sitoumus, jonka mukaan rahoitusvirrat on muokattava kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen ja ilmastokestävään kehitykseen tähtäävän kehityspolun mukaisiksi.

Järjestelyn nykyaikaistamisen yhteydessä myös **alakohtainen laivaluottosopimus** muotoiltiin uudelleen, jotta siitä tulisi itsenäinen alakohtainen sopimus. (Huom. keskustelut tämän alakohtaisen sopimuksen uudistamisesta aloitettiin maaliskuussa 2024.)

ii) Hiilipohjaisten sähköntuotantolaitosten tukemisen kieltäminen

EU esitti kesäkuussa 2021 järjestelyn osallistujien kokouksessa ehdotuksensa hiilipohjaisia sähköntuotantohankkeita koskevan alakohtaisen sopimuksen (Hiilipohjaista sähköntuotantoa koskeva alakohtainen sopimus – aiemmin järjestelyn liite VI) uudelleentarkastelusta. Tarkoituksena oli kieltää julkisesti tuetut vientiluotot tai sidottu tuki hiilipohjaisille sähköntuotantolaitoksille, laitteiden toimitukset näille voimalaitoksille ja niihin liittyville toiminnoille, kuten kaivostoiminta ja lämpöhiilen kuljetus. Lisäneuvotteluja käytiin osallistujien ylimääräisessä kokouksessa, joka pidettiin virtuaalisesti 15. syyskuuta 2021. Osallistujat pääsivät yhteisymmärrykseen lokakuussa 2021 ennen YK:n ilmastonmuutoskonferenssia 2021 (COP26). Tämä on tulos, jolla osaltaan edistetään unionin tavoitetta, joka on Pariisin ilmastokokouksen tavoitteiden saavuttaminen.

Sovitussa tekstissä, joka muodostaa järjestelyn 6 artiklan, kielletään välittömästi julkisesti tuetut vientiluotot tai sidottu tuki uusien hiilipohjaisten sähköntuotantolaitosten viennille ja laitteiden toimittamiselle olemassa oleviin laitoksiin. Siinä määrätään myös useista poikkeuksista. On sallittua tukea voimalaitoksia, joissa on käytössä tehokkaat hiilidioksidin talteenotto-, hyödyntämis- ja varastointilaitteet (CCUS), tai CCUS-tekniikan asentamista

jälkiasennuksena olemassa oleviin hiilipohjaisiin sähköntuotantolaitoksiin, kun päästöraja on 350 tonnia hiilidioksidia GWh:ta kohden (tai muut vastaavat asianmukaiset perusteet, jotka on lueteltu ilmastonmuutosta koskevan alakohtaisen sopimuksen lisäyksen 1 hankeluokassa B tyypin 1 osalta). Toisessa poikkeuksessa sallitaan vientiluottotuki olemassa olevissa laitoksissa käytettäville saastumisen tai päästöjen vähentämislaitteille edellyttäen, että se ei johda laitoksen käyttöiän pidentämiseen eikä sen kapasiteetin kasvuun. Lisäksi uudessa 6 artiklassa määrätään, että jos tulevaisuudessa kehitetään tehokkaita muita kuin CCUS-pohjaisia hiilidioksidipäästöjen vähentämisteknologioita, osallistujat voivat yksimielisesti päättää niille annettavan tuen sallimisesta. Uudella 6 artiklalla korvattiin hiilipohjaista sähköntuotantoa koskeva alakohtainen sopimus, joka poistettiin järjestelystä.

iii) 6 artiklan uudelleentarkastelun käynnistäminen

Uuden 6 artiklan pohjalta ja ilmastonmuutosta koskevan alakohtaisen sopimuksen soveltamisalan laajentamisen yhteydessä EU esitti osallistujille heinäkuussa 2022 ensimmäisen tausta-asiakirjan järjestelyn 6 artiklan uudelleentarkastelusta, jotta se kattaisi kaikki fossiiliset polttoaineet (mukaan lukien lämpöhiilen louhinta ja kuljetus, raakaöljyn ja maakaasun etsintä, tuotanto, kuljetus, varastointi, jalostus ja jakelu energia-alalla ja päästövähennystekniikoita hyödyntämättömät hiilipohjaiset voimalaitokset). Tätä seurasi marraskuussa 2023 ehdotus, jossa annettiin lisätietoja lähestymistavasta. EU ehdottaa kieltoa, johon voidaan tehdä rajoitetusti poikkeuksia sillä edellytyksellä, että käytössä on tiukka avoimuusmekanismi ja että tuen mahdollisesta jatkamisesta on ilmoitettava ja se on perusteltava. Ehdotuksella suljettaisiin myös kaikki fossiilisiin polttoaineisiin perustuvat hankkeet ilmastonmuutosta koskevan alakohtaisen sopimuksen ulkopuolelle. Osallistujat keskustelevat siitä parhaillaan.

iv) Paikalliskustannuksia koskevien määräysten uudistaminen

EU esitti kesäkuussa 2019 ehdotuksen niiden paikalliskustannusten enimmäismäärän nostamisesta, joita voitaisiin tukea järjestelyn sääntöjen nojalla. Osallistujat keskustelivat ehdotuksesta marraskuussa 2019 ja maalis- ja kesäkuussa 2020, johon mennessä vallitsi yleinen yksimielisyys periaatteesta, jonka mukaan järjestelyyn lisätään joustavuutta tässä asiassa, mutta ei EU:n alun perin ehdottamasta mekanismista.

EU esitti marraskuussa 2020 kompromissiehdotuksen, jonka mukaan paikalliskustannusten tuen enimmäismäärä nostettaisiin 40 prosenttiin vientisopimuksen arvosta luokkaan I kuuluvissa maissa ja 50 prosenttiin vientisopimuksen arvosta luokkaan II kuuluvissa maissa kaikilla aloilla (lukuun ottamatta ilmailualan alakohtaista sopimusta ja alakohtaista laivaluottosopimusta) ja että paikalliskustannuksia, jotka ylittävät 15 prosenttia vientisopimuksen arvosta, koskeva ennakkoilmoitusvaatimus jätettäisiin ennalleen. Osallistujat hyväksyivät ehdotuksen epävirallisesti niin, että sillä poistetaan uusiutuvia energialähteitä, ilmastonmuutoksen hillintää ja siihen sopeutumista sekä vesihankkeita koskevaan alakohtaiseen sopimukseen sisältyvät erityiset paikalliskustannuksia koskevat määräykset ja otetaan käyttöön tarkistuslauseke, mikä olisi tarkoitus toteuttaa kolmen vuoden kuluttua uusien paikalliskustannuksia koskevien määräysten voimaantulosta. Kaikki osallistujat hyväksyivät nämä muutokset virallisesti kirjallisella menettelyllä vuonna 2021.

v) Markkinaviitekoron uudistaminen

Uudistamisneuvottelut käynnistyivät osallistujien teknisten asiantuntijoiden 15. kokouksessa maaliskuussa 2017. Useiden teknisten keskustelujen jälkeen osallistujat hyväksyivät virallisesti markkinaviitekoron uudistamista koskevan tekstin 15. heinäkuuta 2021, ja sitä alettiin soveltaa 15. heinäkuuta 2023.

Sopimukseen sisältyy tarkistettu menetelmä peruskorkojen muodostamiseksi (jolloin kolmen tai jopa yhden valtion joukkovelkakirjalainan maturiteetin sijasta käytetään kahdeksaa maturiteettia), markkinaviitekoron yhdenmukaistettu laskenta eri sektorien välillä (lukuun ottamatta alakohtaista laivaluottosopimusta ja ilmailualan alakohtaista sopimusta, joilla on erillinen markkinaviitekorkomenetelmä) sekä markkinaviitekoron voimassaoloa koskevien sääntöjen käyttöönotto ennen rahoitussopimuksen allekirjoittamista. Uudelleentarkastelussa vahvistettiin myös pakollinen sitoumusmaksu suorille luotonantajille.

Koska Libor-viitekorko lakkautettiin vuonna 2021, uuden markkinaviitekoron marginaalin laskemiseen oli mahdotonta käyttää vastikään sovittua menetelmää (puolet viiden vuoden swap-korkojen päivittäisten tuottojen kolmen kuukauden keskiarvosta + 80 peruspistettä). Tämän ongelman ratkaisemiseksi osallistujat sopivat vuonna 2023 käytyjen nykyaikaistamisneuvottelujen yhteydessä väliaikaisesta 100 peruspisteen suuruisesta kiinteästä marginaalista, kunnes uudet säännöt saadaan käyttöön tai 14. heinäkuuta 2024 saakka. Asiantuntijat sopivat marraskuussa 2023 väliaikaisen marginaalin jatkamisesta yhdellä vuodella (eli 14. heinäkuuta 2025 saakka).

vi) Yhteiset kannat

Covid-19-pandemian kielteiset taloudelliset seuraukset näkyivät myös järjestelyn sääntöjen kehittämisessä, mistä ovat osoituksena yhteiset kannat seuraavissa asioissa: i) ilmailualan alakohtaisen sopimuksen mukaisen takaisinmaksun lykkääminen vuonna 2021 ja ii) ennakkomaksujen alentaminen niin vuonna 2021 kuin vuonna 2023.

- Takaisinmaksun lykkääminen ilmailualalla

EU toimitti helmikuussa 2021 OECD:n sihteeristölle ehdotuksen yhteiseksi kannaksi, joka koskee covid-19-terveyskriisistä Euroopan siviili-ilmailualalle aiheutuvien vakavien vaikutusten lieventämistä. Yhteisessä kannassa ehdotettiin, että ilmailualan alakohtaisen sopimuksen sopimuspuolet voisivat väliaikaisesti tukea siviili-ilma-alusten valmistajiaan, joiden liiketoimintaa uusien ilma-alusten ja moottoreiden käyttäjien ja ostajien lyhyen aikavälin likviditeettiongelmat uhkasivat kansainväliselle matkustamiselle pandemiasta aiheutuneiden rajoitusten vuoksi. Osallistujat hyväksyivät yhteisen kannan, ja se tuli voimaan 12. maaliskuuta 2021. Se kattoi 1. marraskuuta 2020 ja 31. lokakuuta 2021 välisen ajanjakson.

- Ennakkomaksun alentaminen

Osallistujat sopivat 5. marraskuuta 2021 yhteisestä kannasta, joka koskee ostajilta vaadittavan ennakkomaksun vähimmäismäärän alentamista järjestelyn sääntöjen mukaisissa toimissa. Osallistujat vahvistivat toimenpiteen kiireelliseksi ja poikkeukselliseksi toimenpiteeksi, joka oli tarpeen covid-19-terveyskriisistä johtuvaan talouden laskusuhdanteeseen reagoimiseksi. Vuoden 2021 yhteistä kantaa, joka oli alun perin voimassa 4. marraskuuta 2022 saakka, jatkettiin vuodella, joten sen voimassaolo päättyi 4. marraskuuta 2023. Osallistujat sopivat

joulukuussa 2023 samanlaisesta yhteisestä kannasta, jonka taustalla on korkojen nousu ja jatkuvat inflaatiopaineet ja joka on voimassa vuoden ajan.

vii) Muu sääntelyn kehitys

Useita eri alakohtaisten sopimusten uudelleentarkasteluun liittyviä määräaikoja muutettiin raportointikaudella. Ydinvoimalaitoksia koskevan alakohtaisen sopimuksen uudelleentarkastelun määräaika siirrettiin vuonna 2021 vuoden 2023 loppuun, ja kolme rautateitä koskevaan alakohtaiseen sopimukseen liittyvää määräaikaa (uudelleentarkastelun määräaika, raukeamislauseke ja korkean tulotason OECD-maissa toteutettaviin toimiin liittyvän syndikointia koskevan vaatimuksen muuttaminen) siirrettiin vuonna 2021 vuoden 2023 loppuun. (Huom. rautateitä koskeva alakohtainen sopimus poistettiin osana nykyaikaistamista. Ks. jäljempänä.) Ilmastonmuutosta koskevan alakohtaisen sopimuksen raukeamislausekkeen määräaikaa, jota sovelletaan lisäykseen III (Ilmastonmuutokseen sopeutumiseen tähtäävien hankkeiden kelpoisuusehdot), jatkettiin vuodella 31. joulukuuta 2021 saakka.

Toinen raportointikauden aikana tapahtunut muutos oli markkinaviitearvoja soveltaville maille maksettavia takuumaksuja koskevan sopimuksen sisällyttäminen järjestelyyn vuonna 2017. Osallistujat olivat marraskuussa 2016 sopineet näistä uusista säännöistä, jotka koskevat luottoriskin takuumaksun piiriin kuuluvia maita, joissa yksityistä markkinarahoitusta on yleisesti saatavilla (ts. markkinaviitearvoja soveltavat maat).

Osallistujat olivat raportointikaudella edelleen yhtä mieltä sitomattoman julkisen kehitysavun luottojen avoimuutta koskevan sopimuksen voimassaolon jatkamisesta kahdella vuodella. Sopimus tuli voimaan vuonna 2005. Tämä tapahtui viimeksi vuonna 2022, kun sopimuksen voimassaoloa jatkettiin joulukuuhun 2024 saakka, jolloin käydään keskustelua sopimuksen muuttamisesta pysyväksi tai sen jatkamisesta pidemmäksi ajaksi.

Uudet osallistujat

Turkista (marraskuu 2018) ja Yhdistyneestä kuningaskunnasta (kesäkuu 2021) tuli raportointikaudella järjestelyn osallistujia, joita on nyt yhteensä yksitoista. Yhdistyneestä kuningaskunnasta tuli myös siviili-ilma-alusten vientiluottoja koskevan alakohtaisen sopimuksen (ASU-sopimus) sopimuspuoli.

Turkki haki järjestelyn osallistujaksi syyskuussa 2017. Sen osallistumisesta järjestelyyn sovittiin marraskuussa 2018, ja osallistuminen tuli voimaan välittömästi. Yhdistynyt kuningaskunta oli Euroopan unionin jäsenenä osallistunut alusta lähtien sekä järjestelyyn että ASU-sopimukseen. Sen jälkeen, kun se erosi Euroopan unionista 31. tammikuuta 2020, sen osallistuminen päättyi. Yhdistynyt kuningaskunta osallistui järjestelyn ja ASU-sopimuksen sopimuspuolten kokouksiin maaliskuun 2020 ja maaliskuun 2021 välisenä aikana tarkkailijana. Yhdistyneestä kuningaskunnasta tuli sekä järjestelyn että ASU-sopimuksen sopimuspuoli kesäkuussa 2021.

3. Kansainvälinen vientiluottotyöryhmä (IWG):

Tausta

Kansainvälinen vientiluottotyöryhmä perustettiin vuonna 2012 OECD:n ja OECD:n ulkopuolisten valtion tukemien vientiluottojen tarjoajien vuoropuhelun foorumiksi, jonka tarkoituksena on sopia uusista monenvälisistä säännöistä, jotka annetaan suuntaviivojen muodossa. Työryhmässä on 18 jäsentä (silloiset julkisesti tuettuja vientiluottoja koskevan OECD:n järjestelyn 10 osallistujaa)[3] sekä Brasilia, Etelä-Afrikka, Indonesia, Intia, Israel, Kiina, Malesia ja Venäjän federaatio. Neuvosto vahvisti 26. marraskuuta 2015 EU:n osallistumisen työryhmän keskusteluihin.[4]

Työryhmä piti 20 neuvotteluistuntoa vuosina 2012–2019, mutta siitä huolimatta edistyminen oli riittämätöntä. Keskeisissä rakenteellisissa kysymyksissä oli suuria eroja. Näitä ovat esimerkiksi avoimuuden aste, jota vaaditaan osoituksena mahdollisten sääntöjen noudattamisesta, ja sääntöjen soveltamisala. Tämä johti lopulta siihen, että EU ja ryhmä muita työryhmän jäseniä päättivät keskeyttää osallistumisensa teknisiin neuvotteluihin 19. marraskuuta 2020.[5] Vaikka keskeytys on väliaikainen, edellytykset työskentelyn uudelleen käynnistämiseksi eivät ole tähän mennessä täyttyneet.

Työryhmä piti raportointikaudella yhdeksän virallista teknistä kokousta: Brasiliassa vuonna 2016, Washington DC:ssä ja Pekingissä vuonna 2017, Roomassa, Haagissa ja Luxemburgissa vuonna 2018 sekä Oslossa, Bukarestissa ja Brasiliassa vuonna 2019.

Kansainvälisen vientiluottotyöryhmän pääsihteeri ja työryhmät

Työryhmän jäsenet nimittivät pääsihteerin, jotta voitaisiin varmistaa tehokkaampi neuvotteluprosessi ja tarjota puolueetonta fasilitointia. Italian Michal Ron aloitti tehtävässään 1. syyskuuta 2017 kolmen vuoden ajaksi. Jäsenet sopivat myös, että hänen seuraajakseen tulee Kiinan Jian-Ye Wang vuodesta 2020 alkaen.

Työryhmän täysistuntojen välisten teknisten keskustelujen valmistelun helpottamiseksi perustettiin useita työryhmiä käsittelemään seuraavia aiheita: suurin mahdollinen julkinen tuki ja ennakkomaksu; paikalliskustannukset; enimmäistakaisinmaksuajat ja takaisinmaksuprofiili; tietojenvaihto; soveltamisala; hinnoittelu ja korot. Erillisiä keskusteluja käynnistettiin myös laivoista.

Neuvotteluissa päästiin jonkin verran yksimielisyyteen useissa teknisissä kysymyksissä. Esimerkiksi Luxemburgissa pidetyssä työryhmän 17. kokouksessa päästiin jonkin verran eteenpäin suurinta mahdollista julkista tukea koskevissa keskusteluissa, kun osapuolet hyväksyivät vientisopimuksen arvon, vientisopimuksen hinnan ja kaupallisen sopimuksen arvon määritelmät. Brasiliassa syyskuussa 2019 pidetyssä työryhmän 20. kokouksessa osapuolten välillä tapahtui lähentymistä enimmäistakaisinmaksuaikojen ja hankerahoituksen alalla. Lisäksi laivaliikennettä koskevissa keskusteluissa havaittiin osittaista lähentymistä muun muassa yksityisen sektorin kanssa toteutettavan yhteisrahoituksen, luoton alkamisajankohdan ja julkisen tuen tukikelpoisten kustannusten osalta. Yhdelläkään näistä aloista ei kuitenkaan ollut mahdollista päästä täyteen sopimukseen.

[3] Australia, EU, Japani, Kanada, Korea, Norja, Sveitsi, Turkki, Uusi-Seelanti ja Yhdysvallat.
[4] https://www.consilium.europa.eu/media/23017/st14376-fr15.pdf
[5] https://policy.trade.ec.europa.eu/news/eu-and-10-other-members-suspend-participation-negotiations-international-working-group-export-2020-11-19_en

Valtuuskunnat eivät myöskään kyenneet merkittävästi lähentymään neuvottelujen keskeisimmissä kysymyksissä. Ne koskivat sitä, miten vientiluottotoimissa tarjottujen ehtojen avoimuus voidaan varmistaa, jotta voidaan osoittaa suuntaviivojen noudattaminen, riittävän laajan soveltamisalan varmistamista ja tarvetta sitoutua velanhoitokykyä koskeviin kansainvälisiin standardeihin. Huolimatta tiiviistä neuvotteluista ja pääsihteerin luovista ja vilpittömistä pyrkimyksistä saavuttaa kompromissiratkaisu kävi vuoden 2019 jälkipuoliskolla selväksi, että näistä kysymyksistä ei ollut mahdollista päästä yksimielisyyteen.

Tämä osallistujien kyvyttömyys päästä teknisellä tasolla yhteisymmärrykseen keskeisistä kysymyksistä otettiin ensimmäistä kertaa esille työryhmän 19. kokouksessa Bukarestissa vuonna 2019. Eräiden muiden tavoin myös EU korosti, että keskustelu on tarpeen siirtää tekniseltä tasolta poliittiselle tasolle umpikujasta pääsemiseksi. Asia ei edennyt Brasiliassa syyskuussa käydyissä epävirallisissa keskusteluissa. Euroopan unionin neuvosto pani tilanteen merkille 21. tammikuuta 2020.

Kansainvälisen vientiluottotyöryhmän korkean tason kokous

Työryhmän seuraava kokous pidettiin varaministerien (pääjohtajien) tasolla 10. heinäkuuta 2020. Kokouksessa keskusteltiin siitä, miten perustavanlaatuisia eroja voitaisiin sovittaa yhteen, jotta tekniset neuvottelut voitaisiin käynnistää uudelleen. Ennen kokousta yritettiin sopia yhteisestä julkilausumasta, jossa hyväksyttäisiin, miten keskeisissä kysymyksissä olisi edettävä. Yhteisymmärrykseen ei kuitenkaan päästy sen paremmin julkilausumassa kuin itse kokouksessa.

Tämän seurauksena joukko työryhmän jäseniä – Australia, Brasilia, Euroopan unioni, Japani, Kanada, Korea, Norja, Sveitsi, Turkki, Uusi-Seelanti ja Yhdysvallat – keskeytti osallistumisensa työryhmän teknisiin neuvotteluihin. Kyseiset jäsenet antoivat 19. marraskuuta 2020 julkisen lausuman tilanteesta.[6] Lausumassa todettiin, että kahdeksan vuotta kestäneiden neuvotteluiden jälkeen IWG:n jäsenten kannat ovat edelleen huomattavan etäällä toisistaan siltä osin kuin on kyse sitoutumisesta keskeisiin kysymyksiin. Lisäksi siinä todettiin, että sen allekirjoittaneet jäsenet eivät voineet enää perustella osallistumistaan teknisiin IWG:n neuvotteluihin siihen asti, kun (ja jos) jäsenet tekevät tarvittavat korkean tason sitoumukset, joiden turvin tekniset neuvottelut voidaan käynnistää uudelleen.

Lausuman allekirjoittajat tekivät kuitenkin selväksi, että niin kauan kuin tekniset neuvottelut ovat keskeytyksissä, ne ovat valmiita harkitsemaan IWG:n jäsenmaiden hallitusten tekemiä uskottavia ehdotuksia, erityisesti avoimuuteen liittyen, jotta niistä voidaan keskustella varaministeritasolla. Lisäksi ne ilmoittivat halukkuutensa arvioida tulevaisuudessa, täyttyvätkö edellytykset neuvottelujen jatkamiselle, ja harkita uutta työryhmän korkean tason kokousta varaministeritasolla, jos olosuhteet antavat myöten.

Komissio ja neuvosto ovat tätä taustaa vasten arvioineet vuosittain vuosien 2021, 2022 ja 2023 lopussa, onko tapahtunut kehitystä, jonka ansiosta voitaisiin järjestää uusi korkean tason kokous, jossa keskusteltaisiin työryhmän mahdollisesta uudelleenaktivoinnista. Kussakin tarkastelussa todettiin, että tarvittavat edellytykset eivät ole täyttyneet ja eritoten että mikään työryhmän jäsenmaiden hallituksista ei ole tehnyt ehdotuksia mistään keskeisestä kysymyksestä. Seuraava uudelleentarkastelu on tarkoitus tehdä vuoden 2024 lopussa.

[6] https://policy.trade.ec.europa.eu/news/eu-and-10-other-members-suspend-participation-negotiations-international-working-group-export-2020-11-19_en

Komissio pitää Euroopan parlamentin ajan tasalla asian kehityksestä.