



Brüssel, den 17.12.2020
COM(2020) 847 final

2020/0376 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

**über den im Namen der Europäischen Union bezüglich der Sektorvereinbarung über
Exportkredite für zivile Luftfahrzeuge zu vertretenden Standpunkt**

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft den Beschluss über den Standpunkt, der im Namen der Union bezüglich der Sektorvereinbarung über Exportkredite für zivile Luftfahrzeuge (im Folgenden „Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge“ oder „ASU“) im Zusammenhang mit der vorgesehenen Gemeinsamen Haltung gemäß Teil 4 Abschnitt 3 der ASU zu vertreten ist.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Die Sektorvereinbarung über Exportkredite für zivile Luftfahrzeuge

Die Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge soll den Rahmen für die vorhersehbare, kohärente und transparente Verwendung öffentlich unterstützter Exportkredite für den Kauf oder das Leasing von Luftfahrzeugen und damit verbundenen in Artikel 4 Buchstabe a der ASU aufgeführten Waren und Dienstleistungen bilden. Die Sektorvereinbarung trat am 1. Februar 2011 in Kraft.

Die Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge ist in Anhang III des in die Verwaltung der OECD eingegliederten Übereinkommens über öffentlich unterstützte Exportkredite (im Folgenden „Übereinkommen“) enthalten und wird vom OECD-Sekretariat für Exportkredite unterstützt. Dennoch stellen weder das Übereinkommen noch die Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge Rechtsakte der OECD¹ dar.

Die Europäische Union ist Vertragspartei des Übereinkommens sowie der Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge; beide wurden durch die Verordnung (EU) Nr. 1233/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. November 2011² in den gemeinschaftlichen Besitzstand übernommen. Folglich sind das Übereinkommen und die Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge gemäß dem Unionsrecht rechtsverbindlich.

2.2. Die Teilnehmer der ASU

Derzeit nehmen zehn Länder (im Folgenden „Teilnehmer der ASU“) an der Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge teil: Australien, Brasilien, die Europäische Union, Japan, Kanada, Korea, Neuseeland, Norwegen, die Schweiz und die Vereinigten Staaten. Die Teilnehmer der ASU treffen Entscheidungen über Änderungen der ASU und können gemäß Teil 4 Abschnitt 3 der ASU Gemeinsame Haltungen annehmen. Die Entscheidungen werden einvernehmlich getroffen; wenn ein Teilnehmer Einspruch erhebt, kann die Änderung der ASU oder die Gemeinsame Haltung somit nicht angenommen werden.

Die Europäische Kommission vertritt die Union in den Sitzungen der Teilnehmer der ASU sowie in den schriftlichen Verfahren, mit denen die Teilnehmer Entscheidungen treffen.

Eine Gemeinsame Haltung ist ein Instrument im Rahmen der ASU, das es den Teilnehmern in Ausnahmefällen erlaubt, in Bezug auf ein bestimmtes Geschäft oder eine unbestimmte Anzahl von Geschäften vorübergehend von den Bestimmungen der ASU abzuweichen. Gemeinsame Haltungen können im schriftlichen Verfahren durch Stillschweigen angenommen werden, wobei das Stillschweigen eines Teilnehmers als Annahme des Vorschlags für eine Gemeinsame Haltung angesehen wird. Dasselbe gilt bei einer neutralen Haltung eines

¹ Im Sinne des Artikels 5 des OECD-Übereinkommens.

² Verordnung (EU) Nr. 1233/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. November 2011 über die Anwendung bestimmter Leitlinien auf dem Gebiet der öffentlich unterstützten Exportkredite sowie zur Aufhebung der Beschlüsse 2001/76/EG und 2001/77/EG des Rates (ABl. L 326 vom 8.12.2011, S. 45).

Teilnehmers. Die Antworten auf einen Vorschlag für eine Gemeinsame Haltung werden grundsätzlich innerhalb von 20 Kalendertagen erteilt (Artikel 29 der ASU). Das OECD-Sekretariat für Exportkredite unterrichtet die Teilnehmer darüber, ob die Gemeinsame Haltung angenommen wurde, und die vereinbarte Gemeinsame Haltung tritt drei Kalendertage nach dieser Unterrichtung in Kraft (Artikel 32 der ASU).

2.3. Der vorgesehene Rechtsakt der Teilnehmer der ASU

Bei der vorgesehenen Maßnahme handelt es sich um einen Vorschlag für eine Gemeinsame Haltung; dieser würde den Teilnehmern der ASU im Einklang mit Teil 4 Abschnitt 3 der ASU vorgelegt. Die vorgeschlagene Gemeinsame Haltung wäre eine dringende und außerordentliche Maßnahme, um auf den Konjunkturabschwung infolge der COVID-19-Gesundheitskrise zu reagieren und die schwerwiegenden Auswirkungen der Krise auf die europäische Luftfahrtindustrie zu mindern (Einzelheiten hierzu im nachfolgenden Abschnitt 3). Im Falle ihrer Annahme würde durch die vorgeschlagene Gemeinsame Haltung die Bestimmung der ASU über die Tilgung des Kapitalbetrags (Artikel 13 der ASU) vorübergehend geändert, wodurch sich nach Unionsrecht in der EU Rechtswirkungen ergeben würden (siehe vorstehenden Abschnitt 2.1).

Da es sich um eine Notfallmaßnahme handelt, sollte der Vorschlag so bald wie möglich vorgelegt werden; im Falle einer Annahme muss die vorgesehene Gemeinsame Haltung ebenfalls so bald wie möglich für alle Teilnehmer anwendbar werden. Infolge des in der ASU vorgesehenen besonderen Verfahrens der stillschweigenden Zustimmung nach 20 Tagen (siehe Abschnitt 2.2 oben) kann der Vorschlag der Union für die Gemeinsame Haltung von den Teilnehmern automatisch als endgültige Fassung der Gemeinsamen Haltung angenommen werden, sofern kein Einwand erhoben wird, und sollte drei Tage nach Abschluss des Verfahrens in Kraft treten.

In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen ist es angebracht, den Vorschlag der Union als den Standpunkt festzulegen, der im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten ist, da der Beschluss für die Union verbindlich sein wird und das Unionsrecht berührt, und zwar gemäß Artikel 1 der Verordnung (EU) Nr. 1233/2011, nach dem Folgendes gilt: „Die Leitlinien des Übereinkommens über öffentlich unterstützte Exportkredite (im Folgenden „Übereinkommen“) finden in der Union Anwendung. Der Wortlaut des Übereinkommens ist dieser Verordnung beigelegt.“

Das Verfahren für die Festlegung einer Gemeinsamen Haltung der Teilnehmer der ASU wird voraussichtlich im Januar 2021 eingeleitet und im Februar 2021 abgeschlossen.

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

Die vorgesehene Gemeinsame Haltung würde es den Teilnehmern der ASU ermöglichen, die auf ihrem Gebiet ansässigen Hersteller von Luftfahrzeugen vorübergehend zu unterstützen, deren Geschäft durch kurzfristige Liquiditätsprobleme der Betreiber und Käufer neuer Luftfahrzeuge und Triebwerke aufgrund der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie bedroht ist. Derzeit sind die meisten, wenn nicht alle Fluggesellschaften mit erheblichen Einkommenseinbußen konfrontiert; und diese Unternehmen werden auch in der Wiederaufbauphase nach der COVID-Krise noch immer eine schwache Liquiditätsposition aufweisen, da sie mit den finanziellen Nachwirkungen der Krise und mit einer geringeren Nachfrage zu kämpfen haben werden.

Konkret hätten die Käufer neuer Luftfahrzeuge und Triebwerke gemäß der vorgeschlagenen Gemeinsamen Haltung die Möglichkeit, die Tilgung des Darlehenskapitals um 12 oder, wenn bestimmte Bedingungen erfüllt sind, um 18 Monate nach der Auslieferung zu verschieben;

gleichzeitig könnten die Hersteller Zahlungen für neue Luftfahrzeuge und Triebwerke erhalten, die in den nächsten 12 Monaten ausgeliefert werden. Die Geltungsdauer der Gemeinsamen Haltung beträgt 12 Monate.

Angesichts dessen, dass der Zweck der vorgesehenen Gemeinsamen Haltung darin besteht, die schwerwiegenden Auswirkungen der COVID-19-Gesundheitskrise auf die europäische Luftfahrtindustrie zu mindern, und dass die Union beabsichtigt, den Vorschlag für diese Gemeinsame Haltung zu unterbreiten, sollte der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt darin bestehen, den im Anhang dieses Beschlusses enthaltenen Entwurf eines Vorschlags zu unterbreiten und zu unterstützen.

3.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

3.1.1. Grundsätze

Nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) werden die „*Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern dieses Gremium rechtswirksame Akte, mit Ausnahme von Rechtsakten zur Ergänzung oder Änderung des institutionellen Rahmens der betreffenden Übereinkunft, zu erlassen hat*“, durch Beschlüsse festgelegt.

Der Begriff „*rechtswirksame Akte*“ erfasst auch Akte, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das betreffende Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Darunter fallen auch Instrumente, die völkerrechtlich nicht bindend, aber geeignet sind, „*den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber [...] erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen*“.³

3.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Der Rechtsakt, den die Teilnehmer der ASU annehmen sollen, stellt einen rechtswirksamen Akt dar. Der vorgesehene Rechtsakt entfaltet Rechtswirkung kraft Artikel 1 der Verordnung (EU) Nr. 1233/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. November 2011 über die Anwendung bestimmter Leitlinien auf dem Gebiet der öffentlich unterstützten Exportkredite sowie zur Aufhebung der Beschlüsse 2001/76/EG und 2001/77/EG des Rates, in dem es heißt: „Die Leitlinien des Übereinkommens über öffentlich unterstützte Exportkredite (im Folgenden „Übereinkommen“) finden in der Union Anwendung. Der Wortlaut des Übereinkommens ist dieser Verordnung beigefügt.“

Somit ist Artikel 218 Absatz 9 AEUV die verfahrensrechtliche Grundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

3.2. Materielle Rechtsgrundlage

3.2.1. Grundsätze

Die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV hängt in erster Linie von Ziel und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird.

3.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Hauptziel und -inhalt des vorgesehenen Rechtsakts betreffen die gemeinsame Handelspolitik. Somit ist Artikel 207 AEUV die materielle Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

³ Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61 bis 64.

3.3. Schlussfolgerung

Die Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss sollte Artikel 207 Absatz 4 Unterabsatz 1 AEUV in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV sein.

4. VERÖFFENTLICHUNG DES VORGESEHENEN RECHTSAKTS

Da der Rechtsakt der Teilnehmer der ASU zu einer Änderung der Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge führen wird, ist es angezeigt, ihn nach seiner Annahme im *Amtsblatt der Europäischen Union* zu veröffentlichen.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union bezüglich der Sektorvereinbarung über Exportkredite für zivile Luftfahrzeuge zu vertretenden Standpunkt

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 207 Absatz 4 Unterabsatz 1 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Sektorvereinbarung über Exportkredite für zivile Luftfahrzeuge (im Folgenden „Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge“ oder „ASU“), die in Anhang III des Übereinkommens über öffentlich unterstützte Exportkredite enthalten ist, wurde durch die Verordnung (EU) Nr. 1233/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ umgesetzt und damit in der Europäischen Union rechtsverbindlich.
- (2) Die Teilnehmer der Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge (im Folgenden „Teilnehmer der ASU“) entscheiden in einem schriftlichen Verfahren über den Vorschlag der Europäischen Union für eine Gemeinsame Haltung gemäß Teil 4 Abschnitt 3 dieser Sektorvereinbarung, um angesichts des derzeitigen und sich weiter abzeichnenden Konjunkturabschwungs infolge der COVID-19-Pandemie Käufern neuer Luftfahrzeuge und Triebwerke einen vorübergehenden Aufschub der Tilgung des Kapitalbetrags zu gewähren.
- (3) Es ist angebracht, den Vorschlag der Union als den Standpunkt festzulegen, der im Namen der Union im schriftlichen Verfahren der Teilnehmer der ASU zu vertreten ist, da der Beschluss geeignet sein wird, den Inhalt des Unionsrechts durch die Verordnung (EU) Nr. 1233/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. November 2011 über die Anwendung bestimmter Leitlinien auf dem Gebiet der öffentlich unterstützten Exportkredite sowie zur Aufhebung der Beschlüsse 2001/76/EG und 2001/77/EG des Rates maßgeblich zu beeinflussen.
- (4) Gemäß dem Vorschlag für eine Gemeinsame Haltung hätten die Käufer von neuen Luftfahrzeugen im Sinne von Artikel 8 Buchstabe a Nummer 1 der ASU und von Unterstützung für Ersatztriebwerke und Ersatzteile im Sinne von Artikel 20 Buchstaben a, b und c der ASU die Möglichkeit, die Tilgung des Darlehenskapitals um 12 oder, wenn bestimmte Bedingungen erfüllt sind, um 18 Monate nach der Auslieferung zu verschieben. Diese außerordentliche Maßnahme ist notwendig, um auf den Konjunkturabschwung infolge der COVID-19-Gesundheitskrise zu reagieren und die schwerwiegenden Auswirkungen der Krise auf die Luftfahrtindustrie zu

⁴ Verordnung (EU) Nr. 1233/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. November 2011 über die Anwendung bestimmter Leitlinien auf dem Gebiet der öffentlich unterstützten Exportkredite sowie zur Aufhebung der Beschlüsse 2001/76/EG und 2001/77/EG des Rates (ABl. L 326 vom 8.12.2011, S. 45).

mindern, deren Geschäft durch kurzfristige Liquiditätsprobleme der Betreiber und Käufer neuer Luftfahrzeuge und Triebwerke bedroht ist.

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt betreffend den Vorschlag für die Gemeinsame Haltung gemäß Teil 4 Abschnitt 3 der Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge beruht auf dem Anhang dieses Beschlusses.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Kommission gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*