EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 17.12.2020
COM(2020) 847 final

2020/0376 (NLE)

Ehdotus

# NEUVOSTON PÄÄTÖS

**siviili-ilma-aluksia koskevaa alakohtaista sopimusta koskevasta Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta**

# PERUSTELUT

## 1. EHDOTUKSEN KOHDE

Tämä ehdotus koskee päätöstä unionin puolesta otettavan kannan vahvistamisesta siviili-ilma-aluksia koskevan alakohtaisen sopimuksen, jäljempänä ’ilma-aluksia koskeva alakohtainen sopimus’ tai ’sopimus’, 4 osan 3 jakson mukaiseen suunniteltuun yhteiseen kantaan.

## 2. EHDOTUKSEN TAUSTA

### 2.1. SIVIILI-ILMA-ALUKSIA KOSKEVA ALAKOHTAINEN SOPIMUS

Ilma-aluksia koskevan alakohtaisen sopimuksen tarkoituksena on luoda kehys sen 4 artiklan a kohdassa täsmennettyjen ilma-alusten ja muiden niihin liittyvien tavaroiden ja palvelujen myyntiä ja leasingvuokraamista koskevien julkisesti tuettujen vientiluottojen ennakoitavalle, johdonmukaiselle ja avoimelle käytölle. Sopimus tuli voimaan 1. helmikuuta 2011.

Ilma-aluksia koskeva alakohtainen sopimus muodostaa OECD:n julkisesti tuettuja vientiluottoja koskevan järjestelyn, jäljempänä ’järjestely’, liitteen III. Järjestely saa tukea OECD:n vientiluottoja käsittelevältä sihteeristöltä. Järjestely ja ilma-aluksia koskeva alakohtainen sopimus eivät kuitenkaan kumpikaan ole OECD:n sitovia määräyksiä[1].

Euroopan unioni on järjestelyn ja ilma-aluksia koskevan alakohtaisen sopimuksen osapuoli. Molemmat on saatettu osaksi yhteisön säännöstöä 16. marraskuuta 2011 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 1233/2011[2]. Näin ollen järjestely ja ilma-aluksia koskeva alakohtainen sopimus ovat unionin lainsäädännön nojalla oikeudellisesti sitovia.

### 2.2. Ilma-aluksia koskevan alakohtaisen sopimuksen sopimuspuolet

Ilma-aluksia koskevan alakohtaisen sopimuksen sopimuspuolia, jäljempänä ’sopimuspuolet’, on tällä hetkellä kymmenen: Australia, Brasilia, Euroopan unioni, Japani, Kanada, Korea, Norja, Sveitsi, Uusi-Seelanti ja Yhdysvallat. Sopimuspuolet tekevät päätöksiä sopimukseen tehtävistä muutoksista ja voivat hyväksyä yhteisiä kantoja sopimuksen 4 osan 3 jakson mukaisesti. Päätökset tehdään yksimielisesti, eli jos jokin sopimuspuoli vastustaa, sopimuksen muuttamista tai yhteistä kantaa ei voida hyväksyä.

Euroopan komissio edustaa unionia sopimuspuolten kokouksissa ja kirjallisissa päätöksentekomenettelyissä.

Yhteinen kanta on sopimuksen mukainen väline, jonka avulla sopimuspuolet voivat poikkeustapauksissa poiketa sopimuksen määräyksistä tietyn toimen tai väliaikaisesti useiden toimien osalta. Yhteiset kannat voidaan hyväksyä kirjallisessa menettelyssä vaikenemalla; sopimuspuolen, joka vaikenee, katsotaan hyväksyneen yhteistä kantaa koskevan ehdotuksen. Sama pätee silloin, kun sopimuspuoli ilmoittaa, että se ei ota kantaa. Vastaukset yhteistä kantaa koskevaan ehdotukseen on annettava periaatteessa 20 kalenteripäivän kuluessa (sopimuksen 29 artikla). OECD:n vientiluottoja käsittelevä sihteeristö ilmoittaa sopimuspuolille, onko yhteinen kanta hyväksytty. Hyväksytty yhteinen kanta tulee voimaan kolme vuorokautta tällaisen ilmoituksen tekemisen jälkeen (sopimuksen 32 artikla).

---

[1] Sellaisena kuin ne ovat määriteltyinä OECD-konvention 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).

## 2.3. Suunniteltu sopimuspuolten säädös

Suunniteltu toimenpide olisi ehdotus yhteiseksi kannaksi, joka toimitetaan sopimuspuolille sopimuksen 4 osan 3 jakson mukaisesti. Ehdotettu yhteinen kanta olisi kiireellinen ja poikkeuksellinen toimenpide, jolla reagoitaisiin covid-19-terveyskriisistä johtuvaan talouden laskusuhdanteeseen ja vähennettäisiin kriisin vakavia vaikutuksia Euroopan siviili-ilmailualaan (lisätietoja 3 kohdassa). Ehdotetulla yhteisellä kannalla, jos se hyväksytään, muutettaisiin väliaikaisesti pääoman takaisinmaksua koskevaa sopimuksen määräystä (sopimuksen 13 artikla), millä olisi oikeusvaikutuksia EU:ssa unionin lainsäädännön nojalla (ks. 2.1 kohta).

Koska toimenpide on luonteeltaan kiireellinen, ehdotus olisi toimitettava mahdollisimman pian ja, jos se hyväksytään, kaikkien sopimuspuolten on alettava soveltaa suunniteltua yhteistä kantaa mahdollisimman pian. Edellyttäen että unionin ehdotusta yhteiseksi kannaksi ei vastusteta, sopimuspuolet voivat automaattisesti hyväksyä sen lopulliseksi versioksi sopimuksessa määrätyllä 20 päivän hiljaisen hyväksynnän menettelyllä (ks. 2.2 kohta), ja yhteinen kanta voisi tulla voimaan kolmen päivän kuluttua menettelyn päättymisestä.

Edellä esitetyn perusteella on aiheellista vahvistaa unionin ehdotus sopimuksella perustetussa elimessä unionin puolesta otettavaksi kannaksi, koska päätös tulee olemaan unionia sitova ja se vaikuttaa unionin lainsäädäntöön asetuksen (EU) N:o 1233/2011 1 artiklan nojalla. Kyseisessä artiklassa säädetään, että ”[j]ulkisesti tuettuja vientiluottoja koskevan järjestelyn, jäljempänä ’järjestely’, sisältämiä suuntaviivoja sovelletaan unionissa. Järjestelyn teksti on tämän asetuksen liitteenä.”

Yhteistä kantaa koskeva menettely on tarkoitus käynnistää sopimuspuolissa tammikuussa 2021 ja saattaa päätökseen helmikuussa 2021.

# 3. UNIONIN PUOLESTA OTETTAVA KANTA

Suunniteltu yhteinen kanta mahdollistaisi sen, että sopimuspuolet voivat väliaikaisesti tukea siviili-ilma-alusten valmistajiaan, joiden liiketoimintaa uusien ilma-alusten ja moottoreiden käyttäjien ja ostajien lyhyen aikavälin likviditeettiongelmat covid-19-kriisin jälkimainingeissa uhkaavat. Useimpien tai jopa kaikkien lentoyhtiöiden tulot ovat vähenemässä merkittävästi. Myös covid-19-kriisin jälkeisessä elpymisvaiheessa niiden kassatilanne tulee olemaan hankala ja ne joutuvat kamppailemaan kriisin taloudellisten seurausten ja kysynnän laskun kanssa.

Käytännössä ehdotettu yhteinen kanta antaisi uusien ilma-alusten ja moottoreiden ostajille mahdollisuuden lykätä lainan pääoman takaisinmaksua 12 tai tiettyjen ehtojen täyttyessä 18 kuukautta toimituksen jälkeen, ja valmistajat saisivat maksun seuraavien 12 kuukauden aikana toimitettavista uusista ilma-aluksista ja moottoreista. Yhteinen kanta olisi voimassa 12 kuukautta.

Koska suunnitellun yhteisen kannan tarkoituksena on vähentää covid-19-terveyskriisin vakavia vaikutuksia Euroopan siviili-ilmailualaan ja koska unioni aikoo ehdottaa tätä yhteistä kantaa, unionin puolesta otettavan kannan pitäisi olla tämän päätöksen liitteessä olevan ehdotusluonnoksen tekeminen ja sen tukeminen.

## 3.1. Menettelyllinen oikeusperusta

### *3.1.1. 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”[3].

*3.1.2. Soveltaminen käsillä olevassa asiassa*

Säädöksellä, joka sopimuspuolten on määrä hyväksyä, on oikeusvaikutuksia. Suunnitellulla säädöksellä on oikeusvaikutuksia tiettyjen suuntaviivojen soveltamisesta julkisesti tuettuihin vientiluottoihin ja neuvoston päätösten 2001/76/EY ja 2001/77/EY kumoamisesta 16 päivänä marraskuuta 2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1233/2011 1 artiklan nojalla. Kyseisessä artiklassa säädetään, että ”[j]ulkisesti tuettuja vientiluottoja koskevan järjestelyn, jäljempänä ’järjestely’, sisältämiä suuntaviivoja sovelletaan unionissa. Järjestelyn teksti on tämän asetuksen liitteenä.”

Sen vuoksi ehdotetun päätöksen menettelyllinen oikeusperusta on SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohta.

### 3.2. Aineellinen oikeusperusta

*3.2.1. Periaatteet*

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla annettavan päätöksen aineellinen oikeusperusta määräytyy ensisijaisesti sen suunnitellun säädöksen tavoitteen ja sisällön perusteella, jota unionin puolesta otettava kanta koskee.

*3.2.2. Soveltaminen käsillä olevassa asiassa*

Suunnitellun säädöksen pääasiallinen tavoite ja sisältö liittyvät yhteisteen kauppapolitiikkaan. Sen vuoksi ehdotetun päätöksen aineellinen oikeusperusta on 207 artikla.

### 3.3. Päätelmät

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

## 4. SUUNNITELLUN SÄÄDÖKSEN JULKAISEMINEN

Koska sopimuspuolten säädös muuttaa ilma-aluksia koskevaa alakohtaista sopimusta, on aiheellista julkaista säädös Euroopan unionin virallisessa lehdessä sen jälkeen kun se on hyväksytty.

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

2020/0376 (NLE)

Ehdotus

# NEUVOSTON PÄÄTÖS

## siviili-ilma-aluksia koskevaa alakohtaista sopimusta koskevasta Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta

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) Siviili-ilma-aluksia koskeva alakohtainen sopimus, jäljempänä ’ilma-aluksia koskeva alakohtainen sopimus’ tai ’sopimus’, joka muodostaa julkisesti tuettuja vientiluottoja koskevan järjestelyn liitteen III, on muutettu osaksi kansallista lainsäädäntöä eli siitä on tehty oikeudellisesti sitova Euroopan unionissa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 1233/2011[4].

(2) Ilma-aluksia koskevan alakohtaisen sopimuksen sopimuspuolten, jäljempänä ’sopimuspuolet’, on määrä päättää kirjallisella menettelyllä sopimuksen 4 osan 3 jakson mukaisesti Euroopan unionin ehdotuksesta yhteiseksi kannaksi, jotta uusien ilma-alusten ja moottoreiden ostajat voivat väliaikaisesti lykätä pääoman takaisinmaksua covid-19-kriisistä johtuvan tämänhetkisen ja kehittymässä olevan talouden taantuman vuoksi.

(3) On aiheellista vahvistaa unionin ehdotus sopimuspuolten kirjallisessa menettelyssä unionin puolesta otettavaksi kannaksi, koska päätös voi vaikuttaa ratkaisevasti unionin lainsäädännön sisältöön tiettyjen suuntaviivojen soveltamisesta julkisesti tuettuihin vientiluottoihin ja neuvoston päätösten 2001/76/EY ja 2001/77/EY kumoamisesta 16 päivänä marraskuuta 2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1233/2011 nojalla.

(4) Ehdotuksella yhteiseksi kannaksi mahdollistettaisiin se, että sopimuksen 8 artiklan a kohdan 1 alakohdassa määriteltyjen uusien ilma-alusten ja sopimuksen 20 artiklan a, b ja c kohdassa tarkoitettujen varamoottoreiden ja varaosien ostajat voisivat lykätä lainan pääoman takaisinmaksua 12 tai tiettyjen ehtojen täyttyessä 18 kuukautta toimituksen jälkeen. Tämä poikkeuksellinen toimenpide on tarpeen, jotta voidaan reagoida covid-19-terveyskriisin aiheuttamaan talouden taantumaan ja vähentää kriisin vakavia vaikutuksia siviili-ilmailualaan, jonka liiketoimintaa uusien ilma-alusten ja moottoreiden käyttäjien ja ostajien lyhyen aikavälin likviditeettiongelmat uhkaavat,

[4] 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).

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

*1 artikla*

Ilma-aluksia koskevan alakohtaisen sopimuksen 4 osan 3 jakson mukaista ehdotusta yhteiseksi kannaksi koskeva unionin puolesta otettava kanta perustuu tämän päätöksen liitteeseen.

*2 artikla*

Tämä päätös on osoitettu komissiolle.

Tehty Brysselissä

*Neuvoston puolesta*
*Puheenjohtaja*