



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2020.12.17.
COM(2020) 847 final

2020/0376 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

**a polgári légi járművekhez nyújtott exporthitelekről szóló ágazati megállapodás
tekintetében az Európai Unió nevében képviselendő álláspontról**

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

E javaslat tárgya az Unió által a polgári légi járművekhez nyújtott exporthitelekről szóló ágazati megállapodás (a továbbiakban: légijármű-ágazati megállapodás, Aircraft Sector Understanding vagy ASU) tekintetében az ASU 4. részének 3. szakaszával összhangban tervezett közös állásponttal (Common Line) kapcsolatban képviselendő álláspont megállapításáról szóló határozat.

2. A JAVASLAT HÁTTERE

2.1. A polgári légi járművekhez nyújtott exporthitelekről szóló ágazati megállapodás

A légijármű-ágazati megállapodás célja, hogy a 4. cikkének a) pontjában meghatározott légi járművek, valamint a kapcsolódó áruk és szolgáltatások értékesítésével vagy bérlésével kapcsolatos hivatalosan támogatott exporthitelek kiszámítható, következetes és átlátható alkalmazásához keretet nyújtson. A légijármű-ágazati megállapodás 2011. február 1-jén lépett hatályba.

A légijármű-ágazati megállapodás a hivatalosan támogatott exporthitelekről szóló megállapodás (a továbbiakban: exporthitel-megállapodás) III. mellékletét képezi. Ez utóbbi megállapodás igazgatási szempontból az OECD részét képezi, és azt az OECD exporthitel-titkársága támogatja. Mindazonáltal sem az exporthitel-megállapodás, sem a légijármű-ágazati megállapodás nem OECD-jogszabály¹.

Az Európai Unió részes fele mind az exporthitel-megállapodásnak, mind pedig a légijármű-ágazati megállapodásnak, és mindkettőt a 2011. november 16-i 1233/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet² ültette át a közösségi vívmányokba. Ezért az exporthitel-megállapodás és a légijármű-ágazati megállapodás az uniós jog értelmében jogilag kötelező erejű.

2.2. Az ASU részes felei

A légijármű-ágazati megállapodásának jelenleg tíz részes fele van (a továbbiakban: az ASU részes felei): Az Amerikai Egyesült Államok, Ausztrália, Brazília, az Európai Unió, Japán, Kanada, Korea, Norvégia, Svájc és Új-Zéland. Az ASU részes felei dönthetnek az ASU módosításairól, és az ASU 4. részének 3. szakaszával összhangban elfogadhatnak közös álláspontokat. A döntéseket konszenzussal születnek, így ha valamelyik részes fél kifogást emel, az ASU módosítása vagy a közös álláspont nem fogadható el.

Az Uniót az Európai Bizottság képviseli az ASU részes feleinek ülésein, valamint a felek írásbeli döntéshozatali eljárásaiban.

A közös álláspont az ASU egyik eszköze, amely lehetővé teszi a feleknek, hogy kivételes esetben eltérjenek az ASU rendelkezéseitől egy adott ügylet tekintetében, vagy – ideiglenesen – nem meghatározott számú ügylet esetében. A közös álláspontok írásbeli eljárásban hallgatással is elfogadhatók, mivel a hallgató felet úgy kell tekinteni, hogy elfogadta a közös álláspontra vonatkozó javaslatot. Ugyanez vonatkozik arra is, ha egy részes fél azt jelzi, hogy nincs álláspontja. A közös álláspontra vonatkozó javaslatra elvileg 20 naptári napon belül kell válaszolni (az ASU 29. cikke). Az OECD exporthitel-titkársága tájékoztatja a feleket arról,

¹ Az OECD-egyezmény 5. cikkében meghatározottak szerint.

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.).

hogy a közös álláspontot elfogadták-e, és az elfogadott közös álláspont a bejelentéstől számított három naptári napon belül hatályba lép-e (az ASU 32. cikke).

2.3. Az ASU részes feleinek tervezett jogi aktusa

A tervezett intézkedés egy közös álláspontra vonatkozó javaslat lenne, amely az ASU 4. részének 3. szakaszával összhangban lenne benyújtva az ASU résztvevőinek. A javasolt közös álláspont sürgős és kivételes intézkedés lenne a Covid19 egészségügyi válságból eredő gazdasági visszaesésre való reagálás és a válság által az európai polgári légi közlekedési ágazatra gyakorolt súlyos hatás csökkentése érdekében (részletesebben lásd az alábbi 3. szakaszt). A javasolt közös álláspont – elfogadása esetén – átmenetileg módosítaná az ASU tőketörlesztésre vonatkozó rendelkezését (az ASU 13. cikke), ami következésképpen – mivel uniós jogról van szó – joghatásokat váltana ki az EU-ban is (lásd a fenti 2.1 szakaszt).

Tekintettel az intézkedés sürgősségi jellegére, a javaslatot a lehető leghamarabb be kellene nyújtani, megállapodás esetén pedig a tervezett közös álláspontnak valamennyi részes fél tekintetében a lehető leghamarabb alkalmazandónak kell lennie. Az ASU-ban meghatározott 20 napos hallgatólagos beleegyezési eljárás eredményeként (lásd a fenti 2.2 szakaszt) a felek a közös álláspont végleges változataként automatikusan elfogadhatják a közös álláspontra vonatkozó uniós javaslatot, ha nem emelnek kifogást, és a javaslat az eljárás lezárását követően három nappal hatályba is léphet.

A fentiek fényében helyénvaló az Unió javaslatát egy megállapodással létrehozott szervben az Unió által képviselendő álláspontként meghatározni, mivel a határozat kötelező érvényű lesz az Unióra nézve, és hatással lesz az uniós jogra az 1233/2011/EU rendelet 1. cikke értelmében, amely kimondja, hogy a „hivatalosan támogatott exporthitelekéről szóló megállapodás (a továbbiakban: a megállapodás) iránymutatásait az Unióban alkalmazni kell. A megállapodás szövegét csatolták e rendelethez.”

A közös álláspontra vonatkozó eljárást az ASU résztvevői várhatóan 2021 januárjában kezdik meg és 2021 februárjában fejezik be.

3. AZ UNIÓ ÁLTAL KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

A tervezett közös álláspont lehetővé tenné az ASU részes feleinek, hogy ideiglenesen támogassák saját polgárlégijármű-gyártóikat, amelyek üzleti tevékenységét a Covid19 kitörését követően az új légi járművek és hajtóművek üzemeltetőinek és vevőinek rövid távú likviditási problémái fenyegetik. Jelenleg a legtöbb – ha nem az összes – légitársaság jelentős bevételecsökkenéssel néz szembe, és ezek a vállalatok a koronavírus-válságot követő kilábalás során továbbra is törékeny likviditási helyzetben lesznek, hiszen kezelniük kell a válság pénzügyi utóhatásait és a csökkent keresletet.

A javasolt közös álláspont konkrétan lehetővé tenné az új légi járművek és hajtóművek vásárlóinak, hogy a szállítást követően 12, illetve – bizonyos feltételek teljesülése esetén – 18 hónappal elhalasszák a hitel tőketörlesztéseinek megkezdését, miközben a gyártóknak is lehetővé tenné, hogy a következő 12 hónapban leszállított új légi járművekért és hajtóművekért megkapják a kifizetéseket. A közös álláspont érvényessége 12 hónap.

Figyelembe véve, hogy a tervezett közös álláspont célja a Covid19 egészségügyi válság által az európai polgári légiközlekedési ágazatra gyakorolt súlyos hatás csökkentése, és hogy az Unió az e közös álláspontra vonatkozó javaslat előterjesztését tervezi, az Unió által képviselendő álláspont az e határozat mellékletében szereplő javaslattervezet elfogadása és támogatása.

3.1. Eljárási jogalap

3.1.1. Elvek

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 218. cikkének (9) bekezdése határozatok elfogadásáról rendelkezik „a megállapodásokkal létrehozott szervezetben 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 ugyan nem bírnak kötelező erővel, de „meghatározó módon befolyásolják az uniós jogalkotó által [...] elfogadott szabályozás tartalmát”³.

3.1.2. A jelen esetre történő alkalmazás

Az ASU részes felei által elfogadandó jogi aktus joghatással bíró jogi aktus. A tervezett jogi aktus joghatással bír 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 rendelet 1. cikke értelmében, amely kimondja, hogy a „hivatalosan támogatott exporthitelekről szóló megállapodás (a továbbiakban: a megállapodás) iránymutatásait az Unióban alkalmazni kell. A megállapodás szövegét csatolták e rendelethez.”

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

3.2. Anyagi jogalap

3.2.1. Elvek

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozatok anyagi jogalapja elsősorban azon tervezett jogi aktus célkitűzésétől és tartalmától függ, amellyel kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspont meghatározásra kerül.

3.2.2. A jelen esetre történő alkalmazás

A tervezett jogi aktus elsődleges célkitűzése és tartalma a közös kereskedelempolitikával kapcsolatos. Ezért a javasolt határozat anyagi jogalapja a 207. cikk.

3.3. Következtetés

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

4. A TERVEZETT JOGI AKTUS KIHIRDETÉSE

Mivel az ASU részes feleinek jogi aktusa módosítani fogja a légi jármű-ágazati megállapodást, elfogadását követően helyénvaló kihirdetni az Európai Unió Hivatalos Lapjában.

³ A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64. pont.

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA**a polgári légi járművekhez nyújtott exporthitelekéről szóló ágazati megállapodás tekintetében az Európai Unió nevében 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 polgári légi járművekhez nyújtott exporthitelekéről szóló ágazati megállapodást (a továbbiakban: légijármű-ágazati megállapodás, Aircraft Sector Understanding vagy ASU) – amely a hivatalosan támogatott exporthitelekéről szóló megállapodás III. mellékletét képezi – átültették, és így azt az 1233/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet⁴ jogilag kötelező erejűvé tette az Európai Unióban.
- (2) A légijármű-ágazati megállapodás részes felei (a továbbiakban: az ASU részes felei) az ágazati megállapodás 4. részének 3. szakaszával összhangban írásbeli eljárással határoznak az Európai Unió közös álláspontra vonatkozó javaslatáról annak érdekében, hogy a jelenlegi és a kialakuló Covid19 gazdasági visszaesésre figyelemmel lehetővé tegyék az új légi járművek és hajtóművek vevőinek a tőketörlesztés ideiglenes elhalasztását.
- (3) Helyénvaló az Unió javaslatát az Unió által az ASU részes feleinek írásbeli eljárása során képviselendő álláspontként meghatározni, mivel a határozat meghatározó módon befolyásolhatja az uniós jog tartalmát 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 rendelet révén.
- (4) A közös álláspontra vonatkozó javaslat lehetővé tenné az ASU 8. cikke a) pontjának 1. alpontjában meghatározott új légi járművek vevőinek, valamint az ASU 20. cikkének a), b) és c) pontjában meghatározott tartalék hajtóművekre és tartalék alkatrészekre vonatkozó támogatás vevőinek, hogy a szállítást követően 12, illetve – bizonyos feltételek teljesülése esetén – 18 hónappal elhalasszák a hitel tőketörlesztését. Erre a rendkívüli intézkedésre azért van szükség, hogy reagálni lehessen a Covid19 egészségügyi válságból eredő gazdasági visszaesésre, és csökkenteni lehessen a válságnak a polgári légi közlekedési ágazatra gyakorolt súlyos hatását, amelynek üzleti tevékenységét az új légi járművek és hajtóművek üzemeltetőinek és vevőinek rövid távú likviditási problémái fenyegetik,

⁴ 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.).

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A légijármű-ágazati megállapodás 4. részének 3. szakaszával összhangban a közös álláspontra vonatkozó javaslattal kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspont e határozat mellékletén alapul.

2. cikk

Ennek a határozatnak a Bizottság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről
az elnök*