



Brüssel, 1. oktoober 2025  
(OR. en)

13457/25

---

Institutsioonidevaheline  
dokument:  
2025/0310 (NLE)

---

CCG 35

## ETTEPANEK

|                       |                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Saatja:               | Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor                                                                                                                                                                                             |
| Kättesaamise kuupäev: | 1. oktoober 2025                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Saaja:                | Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär                                                                                                                                                                                                                |
| Teema:                | Ettepanek:<br>NÕUKOGU OTSUS<br>liidu nimel võetava seisukoha kohta seoses tsiviilõhusõidukite ekspordikrediidi sektorileppe osaliste otsusega, mis käsitleb põllumajanduslike õhusõidukitega seotud vähese tähtsusega tehingute puhul võlgniku riskide liigitamist |

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2025) 582 final.

Lisatud: COM(2025) 582 final

Brüssel, 1.10.2025  
COM(2025) 582 final

2025/0310 (NLE)

Ettepanek:

## **NÕUKOGU OTSUS**

**liidu nimel võetava seisukoha kohta seoses tsiviilõhusõidukite ekspordikrediidi  
sektorileppe osaliste otsusega, mis käsitleb põllumajanduslike õhusõidukitega seotud  
vähese tähtsusega tehingute puhul võlgniku riskide liigitamist**

## **SELETUSKIRI**

### **1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE**

Käesolevas ettepanekus käsitletakse seisukohta, mis võetakse liidu nimel seoses võlgniku riskide liigitamisega tehingute puhul, mille ekspordilepingu väärtus on väiksem kui 5 miljonit USA dollarit (vähese tähtsusega tehingud), mis on seotud põllumajanduslike õhusõidukitega, mis kuuluvad tsiviilõhusõidukite ekspordikrediidi sektorileppe (edaspidi „sektorilepe“) alla kokkuleppes riiklikult toetatavate ekspordikrediitide kohta (edaspidi „kokkulepe“).

Käesolevas ettepanekus tehakse ettepanek muuta sektorileppes sätestatud eeskirju, milles määratakse kindlaks riikliku toetuse hinnakujundus sellise tehingu puhul, mille suhtes kohaldatakse sektorilepet, eelkõige võlgniku riskide liigitamise menetlused. Sektorileppes on sätestatud, et sektorileppe osalised peavad enne alternatiivse või uue võlgnike riskide liigitamise kasutamist taotlema võlgnike riskide liigitamise loendi ajakohastamist. Arvestades selle nõudega kaasnevat märkimisväärset halduskoormust, tegi OECD sekretariaat 30. juulil 2025 ettepaneku muuta sektorilepet, jättes põllumajanduslike õhusõidukitega seotud vähese tähtsusega tehingud võlgniku riskide liigitamise protsessist välja. Käesoleva ettepanekuga soovitakse kõnealune muudatusettepanek heaks kiita.

### **2. ETTEPANEKU TAUST**

#### **2.1. Riiklikult toetatava ekspordikrediidi kokkulepe**

Kokkulepe kujutab endast liidu, Ameerika Ühendriikide, Kanada, Jaapani, Korea, Norra, Šveitsi, Austraalia, Uus-Meremaa, Türgi ja Ühendkuningriigi (edaspidi „kokkuleppe osalised“) vahelist suulist kokkulepet, mille eesmärk on luua riiklikult toetatava ekspordikrediidi korrahase kasutamise raamistik. Tegelikult tähendab see, et luuakse võrdsed tingimused (mille puhul konkurents põhineb eksporditavate kaupade ja teenuste hinnal ja kvaliteedil, mitte sellel, millised on finantseerimistingimused) ning püütakse kõrvaldada riiklikult toetatavate ekspordikrediitidega seotud subsideerimine ja kaubanduse moonutamine. Kokkulepe jõustus 1978. aasta aprillis ja on tähtajatu. Kokkulepe on administratiivselt allutatud OECD-le ja selle täitmist toetab OECD ekspordikrediidi sekretariaat, kuid see ei ole OECD õigusakt<sup>1</sup>.

Mõned kokkuleppe normid on sektoripõhised ja need on üksikasjalikult sätestatud kokkuleppe valdkonnalisades, nn sektorilepetes. Sektorilepe on esitatud kokkuleppe III lisas ja selle eesmärk on sätestada raamistik sellise riiklikult toetatava ekspordikrediidi ennustatavaks, järjepidevaks ja läbipaistvaks kasutamiseks, mis on ette nähtud õhusõidukite ja nendega seotud, sektorileppe punkti 4 alapunktis a määratletud kaupade ja teenuste müügiks või liisimiseks. Sektorileppe eesmärk on soodustada võrdseid võimalusi sellise ekspordikrediidi puhul. Sektorileppe jõustus 1. veebruaril 2011.

Kokkulepe ja sektorilepe on liidu õigusesse üle võetud ja seega liidus õiguslikult siduvaks muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. novembri 2011. aasta määrusega (EL) nr 1233/2011<sup>2</sup>. Kokkuleppe tingimuste läbivaatamine on kõnealuse määruse artikli 2 alusel inkorporeeritud liidu õigusesse delegeeritud õigusaktidega.

<sup>1</sup> Nagu see on määratletud OECD konventsiooni artiklis 5.

<sup>2</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. novembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1233/2011, mis käsitleb riiklikult toetatavate ekspordikrediitide suuniste rakendamist ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu otsused 2001/76/EÜ ja 2001/77/EÜ (ELT L 326, 8.12.2011, lk 45).

## **2.2. Õhusõidukite sektorileppe osalised ja otsuste tegemine**

Sektorileppes on üksteist osalist ehk Ameerika Ühendriigid, Austraalia, Brasiilia, Euroopa Liit, Jaapan, Kanada, Korea, Norra, Šveits, Uus-Meremaa ja Ühendkuningriik<sup>3</sup>.

Liitu esindab sektorileppe osaliste koosolekutel ja osaliste kirjalikes otsustusmenetlustes Euroopa Komisjon. Kõik kokkuleppe muutmise otsused tehakse konsensuse alusel.

## **2.3. Õhusõidukite sektorileppe osaliste kavandatav akt**

Kavandatava akti eesmärk on muuta sektorileppe II liite 1. jaos sätestatud riskide liigitamise menetlusi. II liites on sätestatud menetlused, mida tuleb kasutada riikliku toetuse hinnakujunduse kindlaksmääramisel sellise tehingu puhul, mille suhtes kohaldatakse sektorilepet. 1. jaos sätestatakse riskide liigitamise menetlused.

Sektorileppe osalised on kokku leppinud võlgnike riskide liigituste loendis. Sellised riskide liigitused väljendavad võlgnike kõrgema nõudeõiguse järguga tagamata nõuete krediidi reitingut levinud reitinguskaala, näiteks reitinguagentuuri skaala alusel.

Sektorileppe II liite 1.II jaos on sätestatud, et iga osaline saab enne alternatiivse või uue riskiliigituse kasutamist OECD sekretariaadile taotluse riskide liigituste loendi ajakohastamiseks alternatiivse või uue riskiliigituse alusel. See on üldjuhul osutunud halduslikult koormavaks.

Kehtivate eeskirjade kohaselt on vähese tähtsusega tehingutes osalevatel sektorileppe osalistel lubatud riskide liigituste loendi ajakohastamisest mööda minna, määrates võlgnikule riskiliigituse „8“. See variant näib siiski liiga range.

Sellega seoses saatis OECD sekretariaat 30. juulil 2025 sektorileppe osalistele ettepaneku kiita see 3. novembriks 2025 kirjaliku menetluse teel heaks, et muuta sektorileppe teksti ja võimaldada suuremat paindlikkust seoses võlgniku reitinguprotsessiga vähese tähtsusega tehingute puhul põllumajanduslike õhusõidukitega, mis moodustavad 89 % kõigist aastatel 2011–2023 sõlmitud vähese tähtsusega tehingutest. Käesolevas ettepanekus soovitatakse, et selliste tehingute puhul ei pea sektorileppe osalised taotlema riskide liigituste loendi ajakohastamist, vaid neil on vabadus kohaldada liigitust, mida nad peavad asjakohaseks, ilma et nad peaksid määrama võlgnikule liiga range riskiklassi „8“.

## **3. LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT**

Riskide liigitamise protsess nõuab märkimisväärset osa OECD sekretariaadi ajast. See on halduslikult koormav ka sektorileppe osalistele. Lisaks tuleb märkida, et alates 2011. aastast esitatud vähese tähtsusega tehingute ettepanekutest kiideti üle 99,9 % heaks vastuväiteid esitamata.

Seda arvesse võttes toetab EL ettepanekut muuta sektorilepet, lihtsustades põllumajanduslike õhusõidukitega seotud vähese tähtsusega tehingute riskide liigitamise protsessi.

Seepärast soovitatakse, et liit toetaks sektorileppe osaliste kirjalikus menetluses ettepanekut jätta põllumajanduslike õhusõidukitega seotud vähese tähtsusega tehingud võlgniku riskide liigitamise protsessist välja kooskõlas käesoleva ettepaneku lisaga.

---

<sup>3</sup> Osalus kattub suures osas kokkuleppe omaga, kusjuures erinevus on see, et Brasiilia on sektorileppe osaline, kuid mitte kokkuleppe osaline, samal ajal kui Türgi ei osale sektorileppes, kuigi ta on kokkuleppe osaline.

## **4. ÕIGUSLIK ALUS**

### **4.1. Menetlusõiguslik alus**

#### *4.1.1. Põhimõtted*

Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 218 lõike 9 kohaselt võetakse vastu otsused, millega kehtestatakse „lepingus sätestatud organis liidu nimel võetavad seisukohad, kui asjaomasel organil tuleb vastu võtta õigusliku toimega akte, välja arvatud õigusaktid, millega täiendatakse või muudetakse lepingu institutsioonilist raamistikku“.

Mõiste „õigusliku toimega aktid“ hõlmab akte, millel on õiguslik toime asjaomase organi suhtes kehtiva rahvusvahelise õiguse normide alusel. Siia hulka kuuluvad ka sellised õiguslikud vahendid, mis ei ole rahvusvahelise õiguse kohaselt siduvad, kuid mis „võivad mõjutada otsustavalt liidu seadusandja vastu võetud õigusaktide sisu“<sup>4</sup>.

#### *4.1.2. Kohaldamine käesoleval juhul*

Kavandatav õigusakt võib otsustavalt mõjutada järgmise ELi õigusakti sisu: Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. novembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1233/2011, mis käsitleb riiklikult toetatavate ekspordikrediitide suuniste rakendamist ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu otsused 2001/76/EÜ ja 2001/77/EÜ. Põhjuseks on see, et selle määruse artiklis 2 on sätestatud, et „komisjon võtab vastavalt artiklile 3 vastu delegeeritud õigusakte II lisa muutmiseks seoses kokkuleppe osaliste vahel kokku lepitud muudatustega suunistes“. See hõlmab kokkuleppe lisade muutmist.

Seega on esildatud otsuse menetlusõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 218 lõige 9.

### **4.2. Materiaalõiguslik alus**

#### *4.2.1. Põhimõtted*

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohase otsuse materiaaloõiguslik alus sõltub eelkõige selle kavandatava akti eesmärgist ja sisust, mida liidu nimel võetav seisukoht puudutab. Kui kavandatava aktiga taotletakse kaht eesmärki või reguleeritakse kaht valdkonda ning üht neist võib pidada peamiseks või ülekaalukaks ja teine on kõrvalise tähtsusega, peab ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohasel otsusel olema üksainus materiaaloõiguslik alus, s.t peamise või ülekaaluka eesmärgi või valdkonna tõttu nõutav õiguslik alus.

#### *4.2.2. Kohaldamine käesoleval juhul*

Kavandatava õigusakti peamine eesmärk ja sisu on seotud ekspordikrediidiga, mis kuulub ühise kaubanduspoliitika valdkonda. Seepärast on esildatud otsuse materiaaloõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikkel 207.

### **4.3. Kokkuvõte**

Esildatud otsuse õiguslik alus peaks olema ELi toimimise lepingu artikli 207 lõike 4 esimene lõik koostoimes ELi toimimise lepingu artikli 218 lõikega 9.

---

<sup>4</sup> Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 7. oktoober 2014, Saksamaa vs. nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punktid 61–64.

Ettepanek:

## NÕUKOGU OTSUS

**liidu nimel võetava seisukoha kohta seoses tsiviilõhusõidukite ekspordikrediidi sektorileppe osaliste otsusega, mis käsitleb põllumajanduslike õhusõidukitega seotud vähese tähtsusega tehingute puhul võlgniku riskide liigitamist**

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 207 lõike 4 esimest lõiku koostoimes artikli 218 lõikega 9,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

- (1) Riiklikult toetatava ekspordikrediidi kokkuleppes (edaspidi „kokkulepe“), sealhulgas selle III lisas sisalduvas sektorileppes tsiviilõhusõidukite ekspordikrediidi kohta (edaspidi „õhusõidukite sektorilepe“ või „sektorilepe“), esitatud suunised on liidu õigusesse üle võetud ja seega liidus õiguslikult siduvaks muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 1233/2011<sup>5</sup>.
- (2) Sektorileppe kavandatava muutmise otsuse eesmärk on jätta võlgniku riskide liigitamise protsessist välja põllumajanduslike õhusõidukitega seotud tehingud, mille ekspordilepingu väärtus on väiksem kui 5 miljonit USA dollarit (vähese tähtsusega tehingud) kooskõlas sektorileppe II liite 1. jaoga. See peaks vähendama sektorileppe osaliste halduskoormust ja lihtsustama võlgniku riskireitingut.
- (3) On asjakohane määrata kindlaks liidu nimel kirjaliku menetluse teel võetav seisukoht, kuna kavandatud otsus on liidule siduv ja võib vastavalt määruse (EL) nr 1233/2011 artiklile 2 mõjutada otsustavalt liidu õiguse sisu,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

### *Artikkel 1*

Euroopa Liidu nimel võetav seisukoht on toetada vastavalt käesoleva otsuse lisale õhusõidukite sektorileppe osaliste otsust õhusõidukite sektorileppe muudatuse kohta, mille eesmärk on jätta põllumajanduslike õhusõidukitega seotud vähese tähtsusega tehingud võlgniku riskide liigitamise protsessist välja.

<sup>5</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. novembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1233/2011, mis käsitleb riiklikult toetatavate ekspordikrediitide suuniste rakendamist ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu otsused 2001/76/EÜ ja 2001/77/EÜ (ELT L 326, 8.12.2011, lk 45, edaspidi „määrus (EL) nr 1233/2011“).

*Artikkel 2*

Käesolev otsus on adresseeritud komisjonile.

Brüssel,

*Nõukogu nimel  
eesistuja*