

Bruksela, 1 października 2025 r.
(OR. en)

13457/25

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2025/0310 (NLE)

CCG 35

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	1 października 2025 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Dotyczy:	Wniosek DECYZJA RADY w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii w odniesieniu do decyzji uczestników uzgodnienia sektorowego w sprawie kredytów eksportowych dotyczących cywilnych statków powietrznych w sprawie klasyfikacji ryzyka dłużnika w transakcjach <i>de minimis</i> dotyczących rolniczych statków powietrznych

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2025) 582 final.

Zał.: COM(2025) 582 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 1.10.2025 r.
COM(2025) 582 final

2025/0310 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

**w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii w odniesieniu do decyzji
uczestników uzgodnienia sektorowego w sprawie kredytów eksportowych dotyczących
cywilnych statków powietrznych w sprawie klasyfikacji ryzyka dłużnika w transakcjach
de minimis dotyczących rolniczych statków powietrznych**

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii w odniesieniu do klasyfikacji ryzyka dłużnika w transakcjach o wartości umowy eksportowej poniżej 5 mln USD (transakcje *de minimis*) obejmujących rolnicze statki powietrzne na podstawie Uzgodnienia sektorowego w sprawie kredytów eksportowych dotyczących cywilnych statków powietrznych („uzgodnienie sektorowe dotyczące statków powietrznych” lub „uzgodnienie sektorowe”) w ramach Porozumienia w sprawie oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych („porozumienie”).

W niniejszym wniosku proponuje się zmianę zasad określonych w uzgodnieniu sektorowym dotyczących ustalania cen oficjalnego wsparcia dla transakcji podlegającej uzgodnieniu sektorowemu, w szczególności procedur klasyfikacji ryzyka dłużnika. Uzgodnienie sektorowe stanowi, że uczestnicy uzgodnienia sektorowego muszą, przed zastosowaniem alternatywnej lub nowej klasyfikacji ryzyka dłużników, zwrócić się o aktualizację wykazu klasyfikacji ryzyka dłużników. Biorąc pod uwagę znaczne obciążenie administracyjne wynikające z tego wymogu, w dniu 30 lipca 2025 r. Sekretariat OECD zaproponował zmianę uzgodnienia sektorowego poprzez wyłączenie transakcji *de minimis* dotyczących rolniczych statków powietrznych z procesu klasyfikacji ryzyka dłużnika. W niniejszym wniosku proponuje się przyjęcie tej poprawki.

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. Porozumienie w sprawie oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych

Porozumienie jest dżentelmeńską umową między Unią, Stanami Zjednoczonymi, Kanadą, Japonią, Koreą, Norwegią, Szwajcarią, Australią, Nową Zelandią, Turcją i Zjednoczonym Królestwem („uczestnicy”), która ma na celu stworzenie ram dla uporządkowanego korzystania z oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych. W praktyce oznacza to ustanowienie równych warunków działania (zgodnie z którymi konkurencja opiera się na cenie i jakości wywożonych towarów i usług, a nie na oferowanych warunkach finansowych), przy jednoczesnym działaniu na rzecz eliminacji subsydiów i zakłóceń w handlu związanych z oficjalnie wspieranymi kredytami eksportowymi. Porozumienie weszło w życie w kwietniu 1978 r. i zostało zawarte na czas nieokreślony. Porozumienie jest administracyjnie osadzone w OECD i otrzymuje wsparcie ze strony Sekretariatu OECD, ale nie jest aktem OECD¹.

Niektóre z zasad określonych w porozumieniu są specyficzne dla danego sektora i określono je szczegółowo w załącznikach sektorowych do porozumienia zwanych „uzgodnieniami sektorowymi”. Uzgodnienie sektorowe dotyczące statków powietrznych stanowi załącznik III do porozumienia, a jego celem jest stworzenie ram dla przewidywalnego, spójnego i przejrzystego korzystania z oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych w odniesieniu do transakcji sprzedaży lub dzierżawy statków powietrznych oraz powiązanych towarów i usług określonych w art. 4 lit. a) uzgodnienia sektorowego. Celem tego uzgodnienia sektorowego jest wspieranie równych warunków działania dla takich kredytów eksportowych. Uzgodnienie sektorowe weszło w życie w dniu 1 lutego 2011 r.

Zarówno porozumienie jak i uzgodnienie sektorowe dotyczące statków powietrznych zostały transponowane i, co za tym idzie, uznane za prawnie wiążące w UE rozporządzeniem

¹ W rozumieniu art. 5 Konwencji OECD.

Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1233/2011 z dnia 16 listopada 2011 r.². Zmiany warunków porozumienia są włączane do prawa UE w drodze aktów delegowanych zgodnie z art. 2 wymienionego rozporządzenia.

2.2. Uczestnicy uzgodnienia sektorowego dotyczącego statków powietrznych oraz podejmowanie decyzji

Uzgodnienie sektorowe dotyczące statków powietrznych ma jedenastu uczestników – Australia, Brazylia, Japonia, Kanada, Korea, Norwegia, Nowa Zelandia, Stany Zjednoczone, Szwajcaria, Unia Europejska i Zjednoczone Królestwo³.

Komisja Europejska reprezentuje Unię na posiedzeniach uczestników uzgodnienia sektorowego dotyczącego statków powietrznych, jak również w pisemnych procedurach podejmowania decyzji przez tych uczestników. Decyzje w sprawie wszystkich zmian porozumienia podejmowane są w drodze konsensusu.

2.3. Planowany akt, jaki mają przyjąć uczestnicy uzgodnienia sektorowego dotyczącego statków powietrznych

Planowany akt ma na celu zmianę procedur klasyfikacji ryzyka określonych w sekcji 1 dodatku II do uzgodnienia sektorowego dotyczącego statków powietrznych. W dodatku II określono procedury, które należy stosować przy ustalaniu cen oficjalnego wsparcia dla transakcji objętej uzgodnieniem sektorowym. W sekcji 1 określono procedury klasyfikacji ryzyka.

Uczestnicy uzgodnienia sektorowego uzgodnili wykaz klasyfikacji ryzyka dłużników. Taka klasyfikacja ryzyka odzwierciedla rating kredytowy uprzywilejowanych niezabezpieczonych instrumentów dłużników bazujący na wspólnej skali ratingowej, takiej jak np. skala wykorzystywana przez agencje ratingowe.

W sekcji 1 część II dodatku II do uzgodnienia sektorowego określono, że każdy uczestnik uzgodnienia sektorowego, przed zastosowaniem alternatywnej lub nowej klasyfikacji ryzyka, przesyła Sekretariatowi OECD wniosek o aktualizację wykazu klasyfikacji ryzyka na podstawie alternatywnej lub nowej klasyfikacji ryzyka. To uzgodnienie co do zasady okazało się uciążliwe pod względem administracyjnym.

Według obecnych przepisów uczestnicy uzgodnienia sektorowego w transakcjach *de minimis* mogą obejść aktualizację wykazu klasyfikacji ryzyka, przypisując dłużnikowi klasę ryzyka „8”. Możliwość ta wydaje się jednak zbyt rygorystyczna.

W związku z tym w dniu 30 lipca 2025 r. Sekretariat OECD przesłał uczestnikom uzgodnienia sektorowego wniosek do zatwierdzenia w drodze procedury pisemnej do dnia 3 listopada 2025 r. dotyczący zmiany tekstu uzgodnienia sektorowego i zapewnienia większej elastyczności w odniesieniu do procedury ratingu dłużników w transakcjach *de minimis* dotyczących rolniczych statków powietrznych, które stanowią 89 % wszystkich transakcji *de minimis* dokonanych w latach 2011–2023. We wniosku tym proponuje się, aby w przypadku takich transakcji uczestnicy uzgodnienia sektorowego nie musieli zwracać się o aktualizację wykazu klasyfikacji ryzyka, ale mieli swobodę stosowania klasyfikacji, którą uznają za

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1233/2011 z dnia 16 listopada 2011 r. w sprawie zastosowania niektórych wytycznych w dziedzinie oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych oraz uchylające decyzje Rady 2001/76/WE i 2001/77/WE (Dz.U. L 326 z 8.12.2011, s. 45).

³ Uczestnicy są w dużej mierze tacy sami jak w porozumieniu, przy czym Brazylia jest uczestnikiem uzgodnienia sektorowego dotyczącego statków powietrznych, ale nie uczestnikiem porozumienia, natomiast Turcja nie uczestniczy w uzgodnieniu sektorowym, mimo że jest uczestnikiem porozumienia.

odpowiednią, bez konieczności przypisywania dłużnikowi nadmiernie rygorystycznej klasy ryzyka „8”.

3. STANOWISKO, JAKIE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

Procedura klasyfikacji ryzyka wymaga znacznego nakładu czasu ze strony Sekretariatu OECD. Stanowi ona również obciążenie administracyjne dla uczestników uzgodnienia sektorowego. Ponadto warto zauważyć, że ponad 99,9 % wniosków *de minimis* złożonych od 2011 r. zostało przyjętych bez zastrzeżeń.

W związku z tym UE popiera propozycję zmiany uzgodnienia sektorowego poprzez uproszczenie procesu klasyfikacji ryzyka w odniesieniu do transakcji *de minimis* obejmujących rolnicze statki powietrzne.

W związku z tym zaleca się, aby Unia poparła w ramach procedury pisemnej realizowanej przez uczestników uzgodnienia sektorowego propozycję wyłączenia transakcji *de minimis* dotyczących rolniczych statków powietrznych z procesu klasyfikacji ryzyka dłużnika, zgodnie z załącznikiem do niniejszego wniosku.

4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Proceduralna podstawa prawna

4.1.1. Zasady

Art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) określa tryb przyjmowania decyzji ustalających „stanowiska, które mają być zajęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego przez umowę, gdy organ ten ma przyjąć akty mające skutki prawne, z wyjątkiem aktów uzupełniających lub zmieniających ramy instytucjonalne umowy”.

Pojęcie „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które mają skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono ponadto instrumenty, które nie są wiążące na mocy prawa międzynarodowego, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii”⁴.

4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Planowany akt może w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów Unii, a mianowicie na rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1233/2011 z dnia 16 listopada 2011 r. w sprawie zastosowania niektórych wytycznych w dziedzinie oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych oraz uchylającego decyzje Rady 2001/76/WE i 2001/77/WE. Wynika to z faktu, iż art. 2 tego rozporządzenia stanowi, że „Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 3 w celu zmiany załącznika II w wyniku poprawek do wytycznych, uzgodnionych przez uczestników [p]orozumienia”. Obejmuje to zmiany załączników do porozumienia.

W związku z tym proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 218 ust. 9 TFUE.

⁴ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., Niemcy/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

4.2. Materialna podstawa prawna

4.2.1. Zasady

Materialna podstawa prawna decyzji przyjętej w trybie art. 218 ust. 9 TFUE jest uzależniona głównie od celu i treści planowanego aktu, którego dotyczy stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii. Jeżeli planowany akt ma dwojaki cel lub dwa elementy składowe, a jeden z tych celów lub elementów da się określić jako główny, zaś drugi ma jedynie poboczny charakter, decyzja przyjęta w trybie art. 218 ust. 9 TFUE musi mieć jedną materialną podstawę prawną, a mianowicie podstawę, której wymaga główny lub dominujący cel lub element składowy.

4.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Główny cel i treść planowanego aktu odnoszą się do kredytów eksportowych, co wchodzi w zakres wspólnej polityki handlowej. Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest w związku z tym art. 207 TFUE.

4.3. Wnioski

Podstawą prawną proponowanej decyzji powinien być art. 207 ust. 4 akapit pierwszy TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii w odniesieniu do decyzji uczestników uzgodnienia sektorowego w sprawie kredytów eksportowych dotyczących cywilnych statków powietrznych w sprawie klasyfikacji ryzyka dłużnika w transakcjach *de minimis* dotyczących rolniczych statków powietrznych

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 207 ust. 4 akapit pierwszy w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Wytyczne zawarte w Porozumieniu w sprawie oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych („porozumienie”), w tym te zawarte w Uzgodnieniu sektorowym w sprawie kredytów eksportowych dotyczących cywilnych statków powietrznych („uzgodnienie sektorowe dotyczące statków powietrznych” lub „uzgodnienie sektorowe”), które to uzgodnienie stanowi załącznik III do porozumienia, zostały transponowane i, co za tym idzie, stały się prawnie wiążące w Unii na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1233/2011⁵.
- (2) Planowana decyzja w sprawie zmiany uzgodnienia sektorowego ma na celu wyłączenie transakcji o wartości umowy eksportowej poniżej 5 mln USD (transakcje *de minimis*) dotyczących rolniczych statków powietrznych z procesu klasyfikacji ryzyka dłużnika zgodnie z sekcją 1 dodatku II do uzgodnienia sektorowego. Powinno to zmniejszyć obciążenie administracyjne uczestników uzgodnienia sektorowego i uprościć rating ryzyka dłużnika.
- (3) Należy ustalić stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii w ramach procedury pisemnej realizowanej przez uczestników uzgodnienia sektorowego dotyczącego statków powietrznych, ponieważ planowana decyzja będzie wiążąca dla Unii i będzie mogła mieć decydujący wpływ na przepisy prawa Unii na mocy art. 2 rozporządzenia (UE) nr 1233/2011,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii, polega na poparciu decyzji uczestników uzgodnienia sektorowego dotyczącego statków powietrznych w odniesieniu do zmiany uzgodnienia mającej na celu wyłączenie transakcji *de minimis* dotyczących rolniczych

⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1233/2011 z dnia 16 listopada 2011 r. w sprawie zastosowania niektórych wytycznych w dziedzinie oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych oraz uchylające decyzje Rady 2001/76/WE i 2001/77/WE (Dz.U. L 326 z 8.12.2011, s. 45) („rozporządzenie (UE) nr 1233/2011”).

statków powietrznych z procesu klasyfikacji ryzyka dłużnika, zgodnie z załącznikiem do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Komisji.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*