



Brüssel, den 21. April 2021
(OR. en)

8031/21

Interinstitutionelles Dossier:
2021/0101 (NLE)

UK 120
CCG 25
AVIATION 91

VORSCHLAG

Absender: Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 21. April 2021

Empfänger: Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.: COM(2021) 195 final

Betr.: Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im schriftlichen Verfahren von den Teilnehmern an dem Übereinkommen über öffentlich unterstützte Exportkredite und den Teilnehmern an der Sektorvereinbarung über Exportkredite für zivile Luftfahrzeuge (im Folgenden „ASU“) in Bezug auf die Anträge des Vereinigten Königreichs auf Aufnahme als Teilnehmer zu vertreten ist

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2021) 195 final.

Anl.: COM(2021) 195 final

Brüssel, den 21.4.2021
COM(2021) 195 final

2021/0101 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im schriftlichen Verfahren von den Teilnehmern an dem Übereinkommen über öffentlich unterstützte Exportkredite und den Teilnehmern an der Sektorvereinbarung über Exportkredite für zivile Luftfahrzeuge (im Folgenden „ASU“) in Bezug auf die Anträge des Vereinigten Königreichs auf Aufnahme als Teilnehmer zu vertreten ist

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft den Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union im schriftlichen Verfahren von den Teilnehmern am Übereinkommen über öffentlich unterstützte Exportkredite (im Folgenden „Übereinkommen“) und der Sektorvereinbarung über Exportkredite für zivile Luftfahrzeuge (im Folgenden „Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge“ oder „ASU“) in Bezug auf die Anträge des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland (im Folgenden „Vereinigtes Königreich“) auf Aufnahme als Teilnehmer am Übereinkommen und an der ASU zu vertreten ist.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Das Übereinkommen und die Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge

Bei dem Übereinkommen handelt es sich um ein Gentleman's Agreement, das den Rahmen für die geordnete Handhabung öffentlich unterstützter Exportkredite abstecken soll. In der Praxis bedeutet dies, dass gleiche Wettbewerbsbedingungen geschaffen werden (wobei der Wettbewerb auf dem Preis und der Qualität der exportierten Waren und Dienstleistungen und nicht auf den Finanzierungsbedingungen beruht) und dass auf die Beseitigung von Subventionen und Handelsverzerrungen im Zusammenhang mit öffentlich unterstützten Exportkrediten (im Folgenden „öffentliche Unterstützung“) hingearbeitet wird. Das Übereinkommen trat im April 1978 in Kraft und gilt auf unbestimmte Zeit.

Die Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge bildet Anhang III des Übereinkommens und soll den Rahmen für die vorhersehbare, kohärente und transparente Handhabung 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. So sollen auch mit der ASU gleiche Wettbewerbsbedingungen für Ausfuhren im Luftfahrzeugsektor und die Beseitigung von Subventionen und Handelsverzerrungen im Zusammenhang mit der öffentlichen Unterstützung gefördert werden. Die Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge trat am 1. Februar 2011 in Kraft.

Das Übereinkommen mitsamt der Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge ist administrativ in die OECD eingebettet 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 – und nicht die Mitgliedstaaten – ist ein Teilnehmer am Übereinkommen sowie an 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.

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).

2.2. Die Teilnehmer am Übereinkommen und der ASU

Das Übereinkommen hat derzeit zehn Teilnehmer (im Folgenden „Teilnehmer am Übereinkommen“): Australien, die Europäische Union, Japan, Kanada, Korea, Neuseeland, Norwegen, die Schweiz, die Türkei und die Vereinigten Staaten.

Die Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge hat zehn Teilnehmer (im Folgenden „Teilnehmer an der ASU“), die weitgehend mit denen am Übereinkommen identisch sind. Die einzigen Unterschiede sind, dass Brasilien ein Teilnehmer an der ASU (aber nicht am Übereinkommen) ist, während die Türkei (obwohl sie Teilnehmer am Übereinkommen ist) nicht an der ASU teilnimmt.

Sowohl die Teilnehmer am Übereinkommen als auch die Teilnehmer an der ASU fassen Beschlüsse über Änderungen des Übereinkommens oder der ASU einvernehmlich.

Nach Artikel 3 des Übereinkommens können weitere OECD-Mitglieder und Nichtmitglieder von den derzeitigen Teilnehmern zur Teilnahme aufgefordert werden. Ein Nichtteilnehmer kann nach den in Anlage I der ASU festgelegten Verfahren Teilnehmer an der ASU werden.

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

2.3. Der vorgesehene Rechtsakt der Teilnehmer am Übereinkommen und der Teilnehmer an der ASU

Der vorgesehene Rechtsakt würde darin bestehen, dem Vereinigten Königreich den Status des Teilnehmers am Übereinkommen und der ASU zu gewähren, nachdem das Vereinigte Königreich die Aufnahme als Teilnehmer sowohl am Übereinkommen als auch an der ASU beantragt hat.

Infolge des Austritts aus der EU ist das Vereinigte Königreich im Übereinkommen und in der ASU nicht mehr vertreten. Mit Schreiben vom 28. Januar 2021 ersuchte das Vereinigte Königreich die betreffenden Teilnehmer förmlich, sich damit einverstanden zu erklären, dass das Vereinigte Königreich Teilnehmer an beiden Instrumenten wird. Der Vorsitzende des Übereinkommens und die Teilnehmer an der ASU leiteten die Anträge des Vereinigten Königreichs am 29. Januar weiter und setzten den derzeitigen Teilnehmern eine Frist bis zum 31. März 2021 für eine förmliche Antwort. In der Mitteilung des Vorsitzenden vom 11. Februar 2021 wurde die Frist bis Ende Mai 2021 verlängert.

Die Bestätigung der Teilnahme des Vereinigten Königreichs am Übereinkommen und der ASU würde eine Änderung von Artikel 3 des Übereinkommens und von Artikel 3 der ASU, d. h. der Bestimmungen, in denen die jeweiligen Teilnehmer aufgeführt sind, erfordern.

In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen ist es angebracht, 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.“

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

Die vorgesehenen Rechtsakte würden es dem Vereinigten Königreich ermöglichen, Teilnehmer am Übereinkommen und der ASU zu werden.

In der Mitteilung des Vorsitzenden vom 29. Januar 2021 heißt es: „Das Vereinigte Königreich gehörte zu den ursprünglichen Ländern, die in den 1970er Jahren an der Einführung finanzieller Vorgaben für öffentlich unterstützte Exportkredite beteiligt waren, und ist seither ein bedeutender Kreditgeber sowohl bei Standardexportkrediten als auch bei Exportkrediten für Luftfahrzeuge. Es ist ebenfalls aktives Mitglied der Arbeitsgruppe für Exportkredite und -kreditbürgschaften. Es wäre somit logisch und von beiderseitigem Nutzen, wenn das Vereinigte Königreich weiter Teilnehmer sein könnte. Ich hoffe daher, dass die Teilnehmer diesen Antrag unterstützen werden.“ Es wird in der Tat davon ausgegangen, dass alle Teilnehmer am Übereinkommen und an der ASU die Anträge des Vereinigten Königreichs unterstützen.

Es liegt im Interesse der Union, dass das Vereinigte Königreich sowohl am Übereinkommen als auch an der ASU teilnimmt. Beide Instrumente bieten einen Rahmen für die geordnete und transparente Handhabung öffentlich unterstützter Exportkredite in ihrem jeweiligen Anwendungsbereich und zielen darauf ab, gleiche Wettbewerbsbedingungen für öffentlich unterstützte Exportkredite zu schaffen. In den letzten Jahren hat das Vereinigte Königreich bei öffentlicher Unterstützung eine zunehmende Aktivität entfaltet. Die UK Export Finance (UKEF, Abteilung der Regierung des Vereinigten Königreichs für die Unterstützung von Exportkrediten) stellte 2018 weniger als 2 Mrd. EUR an öffentlicher Unterstützung bereit. Im Jahr 2019 belief die Unterstützung sich bereits auf rund 5,5 Mrd. EUR. Als Teilnehmer am Übereinkommen und der Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge müsste sich das Vereinigte Königreich an deren Regeln halten.

Darüber hinaus ist es speziell im Hinblick auf die Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge wichtig, die fortdauernde Beteiligung des Vereinigten Königreichs an Airbus zu berücksichtigen. Eine Regulierung der öffentlichen Exportkredite im Luftfahrzeugbau entspricht daher einem gemeinsamen Interesse der EU-Mitgliedstaaten und des Vereinigten Königreichs.

Da der Zweck des vorgesehenen Beschlusses darin besteht, gleiche Wettbewerbsbedingungen für die EU-Ausfuhrindustrie zu schaffen und bestimmte gleichgelagerte wirtschaftliche Interessen der EU und des Vereinigten Königreichs im Luftfahrzeugbau gebührend zu berücksichtigen, sollte im Namen der Union der Standpunkt vertreten werden, dass die Union mit der Aufnahme des Vereinigten Königreichs als Teilnehmer am Übereinkommen und der Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge einverstanden ist.

4. RECHTSGRUNDLAGE

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

Die beiden Rechtsakte, die die Teilnehmer am Übereinkommen und an der ASU annehmen sollen (d. h. die Entscheidung über den Antrag des Vereinigten Königreichs auf Aufnahme als Teilnehmer am Übereinkommen und der ASU), stellen rechtswirksame Akte dar. Der vorgesehenen Rechtsakte entfalten 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 beigelegt.“

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 der vorgesehenen Rechtsakte betreffen die gemeinsame Handelspolitik. Somit ist Artikel 207 AEUV die materielle Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

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.

5. VERÖFFENTLICHUNG DES VORGEGEHENEN RECHTSAKTS

Da die Rechtsakte der Teilnehmer am Übereinkommen und der Teilnehmer an der ASU zu einer Änderung des Übereinkommens und der Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge führen werden, ist es angezeigt, sie nach ihrer Annahme im *Amtsblatt der Europäischen Union* zu veröffentlichen.

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

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im schriftlichen Verfahren von den Teilnehmern an dem Übereinkommen über öffentlich unterstützte Exportkredite und den Teilnehmern an der Sektorvereinbarung über Exportkredite für zivile Luftfahrzeuge (im Folgenden „ASU“) in Bezug auf die Anträge des Vereinigten Königreichs auf Aufnahme als Teilnehmer zu vertreten ist

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 im Übereinkommen über öffentlich unterstützte Exportkredite (im Folgenden „Übereinkommen“) enthaltenen Leitlinien wurden mit der Verordnung (EU) Nr. 1233/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ umgesetzt und damit in der Union rechtsverbindlich.⁵
- (2) Die Teilnehmer an diesem Übereinkommen sind Australien, die Europäische Union, Japan, Kanada, Korea, Neuseeland, Norwegen, die Schweiz, die Türkei und die Vereinigten Staaten.
- (3) Die Sektorvereinbarung über Exportkredite für zivile Luftfahrzeuge (im Folgenden „Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge“ oder „ASU“) bildet Anhang III des Übereinkommens und ist gemäß Artikel 2 der ASU Bestandteil des Übereinkommens. Als solcher wurde die ASU ebenfalls mit der Verordnung (EU) Nr. 1233/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁶ umgesetzt und damit in der Union rechtsverbindlich.⁷
- (4) Die Teilnehmer an der ASU sind Australien, Brasilien, die Europäische Union, Japan, Kanada, Korea, Neuseeland, Norwegen, die Schweiz und die Vereinigten Staaten.
- (5) Sowohl das Übereinkommen als auch die Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge bieten einen Rahmen für die geordnete und transparente Handhabung öffentlich unterstützter

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).

⁵ Frühere Fassungen des OECD-Übereinkommens wurden mittels Ratsbeschlüssen in EU-Recht überführt.

⁶ 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).

⁷ Frühere Fassungen des OECD-Übereinkommens wurden mittels Ratsbeschlüssen in EU-Recht überführt.

Exportkredite in ihrem jeweiligen Anwendungsbereich. Sie sollen gleiche Wettbewerbsbedingungen für öffentlich unterstützte Exportkredite schaffen und damit einen Wettbewerb zwischen den Exporteuren fördern, bei dem Qualität und Preis der exportierten Waren und Dienstleistungen und nicht die günstigsten öffentlich unterstützten Finanzierungsbedingungen ausschlaggebend sind.

- (6) Das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland (im Folgenden „Vereinigtes Königreich“) ist mit Wirkung vom 31. Januar 2020 aus der Union ausgetreten.⁸
- (7) Nach Artikel 3 des Übereinkommens können weitere OECD-Mitglieder und Nichtmitglieder von den derzeitigen Teilnehmern zur Teilnahme aufgefordert werden. Ein Nichtteilnehmer an der ASU kann nach den in Anlage I der ASU festgelegten Verfahren Teilnehmer an der ASU werden.
- (8) Mit Schreiben vom 28. Januar 2021 ersuchte das Vereinigte Königreich die Teilnehmer am Übereinkommen und die Teilnehmer an der Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge, sich damit einverstanden zu erklären, dass das Vereinigte Königreich als Teilnehmer am Übereinkommen bzw. der Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge aufgenommen wird. Die Teilnehmer am Übereinkommen und die Teilnehmer an der ASU entscheiden über diese Anträge im schriftlichen Verfahren.
- (9) Es ist angezeigt, den im Namen der Union von den Teilnehmern am Übereinkommen zu vertretenden Standpunkt sowie den im Namen der Union von den Teilnehmern an der Sektorvereinbarung für Luftfahrzeuge zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die Beschlüsse der Teilnehmer am Übereinkommen und der Teilnehmer an der ASU gemäß Artikel 2 der Verordnung (EU) Nr. 1233/2011 für die Union verbindlich sein werden.

⁸ Beschluss (EU) 2020/135 des Rates vom 30. Januar 2020 über den Abschluss des Abkommens über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 29 vom 31.1.2020, S. 1).

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

In Bezug auf den Antrag des Vereinigten Königreichs auf Aufnahme als Teilnehmer am Übereinkommen über öffentlich unterstützte Exportkredite ist im Namen der Union im schriftlichen Verfahren von den Teilnehmern am Übereinkommen der Standpunkt zu vertreten, dass der Antrag unterstützt wird.

Artikel 1a

In Bezug auf den Antrag des Vereinigten Königreichs auf Aufnahme als Teilnehmer an der Sektorvereinbarung über Exportkredite für zivile Luftfahrzeuge ist im Namen der Union im schriftlichen Verfahren von den Teilnehmern an der Sektorvereinbarung der Standpunkt zu vertreten, dass der Antrag unterstützt wird.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Kommission gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*