



Bruxelles, 17.12.2020  
COM(2020) 847 final

2020/0376 (NLE)

Proposta di

**DECISIONE DEL CONSIGLIO**

**relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea in riferimento all'intesa settoriale sui crediti all'esportazione relativi agli aeromobili civili**

## RELAZIONE

### **1. OGGETTO DELLA PROPOSTA**

La presente proposta riguarda la decisione sulla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione in riferimento all'intesa settoriale sui crediti all'esportazione relativi agli aeromobili civili ("intesa settoriale per gli aeromobili" o "ASU") in relazione alla linea comune prevista conformemente alla parte 4, sezione 3, dell'ASU.

### **2. CONTESTO DELLA PROPOSTA**

#### **2.1. Intesa settoriale sui crediti all'esportazione relativi agli aeromobili civili**

Obiettivo dell'intesa settoriale per gli aeromobili è stabilire un quadro per un uso prevedibile, coerente e trasparente dei crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico per la vendita o il leasing di aeromobili e di beni e servizi connessi di cui all'articolo 4, lettera a), dell'ASU. L'intesa settoriale è entrata in vigore il 1° febbraio 2011.

L'intesa settoriale per gli aeromobili costituisce l'allegato III dell'accordo sui crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico ("l'accordo"), che è integrato dall'OCSE da un punto di vista amministrativo e riceve sostegno dal segretariato per i crediti alle esportazioni dell'OCSE. Tuttavia né l'accordo né l'intesa settoriale per gli aeromobili sono atti dell'OCSE<sup>1</sup>.

L'Unione europea è parte dell'accordo e dell'intesa settoriale per gli aeromobili ed entrambi sono stati recepiti nell'*acquis* comunitario in virtù del regolamento (UE) n. 1233/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>2</sup> del 16 novembre 2011. Pertanto l'accordo e l'intesa settoriale per gli aeromobili sono giuridicamente vincolanti ai sensi del diritto dell'Unione.

#### **2.2. I partecipanti all'ASU**

L'intesa settoriale per gli aeromobili conta attualmente dieci partecipanti ("partecipanti all'ASU"): Australia, Brasile, Canada, Corea, Giappone, Norvegia, Nuova Zelanda, Stati Uniti, Svizzera e Unione europea. I partecipanti all'ASU adottano decisioni in merito alle modifiche dell'ASU e possono accettare linee comuni conformemente alla parte 4, sezione 3, dell'ASU. Le decisioni sono adottate per consenso, in modo che la modifica dell'ASU o della linea comune non possa essere adottata se un partecipante solleva obiezioni.

La Commissione europea rappresenta l'Unione nelle riunioni dei partecipanti all'ASU e nelle procedure scritte per il processo decisionale dei partecipanti.

Una linea comune è uno strumento previsto dall'ASU che consente in via eccezionale ai partecipanti di discostarsi dalle disposizioni dell'ASU per quanto riguarda una specifica operazione o, temporaneamente, per un numero non specifico di operazioni. Le linee comuni possono essere accettate mediante silenzio assenso con procedura scritta, in quanto si ritiene che un partecipante che non si esprime abbia accettato la proposta di linea comune. Lo stesso avviene se un partecipante dichiara di non avere una propria posizione in merito alla linea comune. Le risposte a una proposta di linea comune devono essere fornite, in linea di principio, entro 20 giorni di calendario (articolo 29 dell'ASU). Il segretariato per i crediti alle esportazioni dell'OCSE comunica ai partecipanti se la linea comune è stata accettata; la linea

---

<sup>1</sup> Secondo la definizione di cui all'articolo 5 della convenzione OCSE.

<sup>2</sup> Regolamento (UE) n. 1233/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 novembre 2011, relativo all'applicazione di alcuni orientamenti sui crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico e che abroga le decisioni del Consiglio 2001/76/CE e 2001/77/CE (GU L 326 dell'8.12.2011, pag. 45).

comune concordata entra in vigore una volta trascorsi tre giorni di calendario da tale comunicazione (articolo 32 dell'ASU).

### **2.3. L'atto previsto dei partecipanti all'ASU**

La misura prevista consisterebbe in una proposta di linea comune da sottoporre ai partecipanti all'ASU conformemente alla parte 4, sezione 3, dell'ASU. La linea comune proposta costituirebbe una misura urgente ed eccezionale in risposta alla recessione economica derivante dalla crisi sanitaria della COVID-19 e volta a ridurre il grave impatto della crisi sull'industria europea dell'aviazione civile (cfr. maggiori dettagli nella sezione 3 seguente). La linea comune proposta, se approvata, modificherebbe temporaneamente la disposizione dell'ASU che disciplina il rimborso del capitale (articolo 13 dell'ASU), che avrebbe di conseguenza effetti giuridici nell'UE ai sensi del diritto dell'Unione (cfr. il precedente punto 2.1).

Visto il carattere emergenziale della misura, la proposta dovrebbe essere presentata quanto prima e, se approvata, anche la linea comune prevista dovrà essere applicabile a tutti i partecipanti quanto prima. Data la procedura specifica di approvazione tacita di 20 giorni stabilita nell'ASU (cfr. il precedente punto 2.2), la proposta dell'Unione relativa alla linea comune può essere approvata automaticamente dai partecipanti come versione definitiva della linea comune, a condizione che non siano sollevate obiezioni, e dovrebbe entrare in vigore tre giorni dopo la conclusione della procedura.

Alla luce di quanto precede, è opportuno stabilire la proposta dell'Unione quale posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione in un organo istituito da un accordo, in quanto la decisione vincolerà l'Unione e inciderà sul diritto dell'Unione, in virtù dell'articolo 1 del regolamento (UE) n. 1233/2011, che stabilisce che *"Gli orientamenti che figurano nell'accordo sui crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico ("accordo") si applicano nell'Unione. Il testo dell'accordo è allegato al presente regolamento."*

La procedura relativa alla linea comune dei partecipanti all'ASU dovrebbe essere avviata nel gennaio 2021 e dovrebbe concludersi nel febbraio 2021.

### **3. LA POSIZIONE CHE DOVRÀ ESSERE ASSUNTA A NOME DELL'UNIONE**

La linea comune prevista consentirebbe ai partecipanti all'ASU di sostenere temporaneamente i rispettivi costruttori di aeromobili civili, le cui attività sono compromesse da problemi di liquidità a breve termine degli operatori e degli acquirenti di nuovi aeromobili e motori a seguito delle conseguenze della pandemia di COVID-19. Attualmente la maggior parte delle compagnie aeree, se non tutte, stanno riscontrando drastiche riduzioni dei ricavi e, nella fase di ripresa post-COVID, avranno ancora posizioni di liquidità fragili, in quanto dovranno far fronte alle conseguenze finanziarie della crisi e alla contrazione della domanda.

Concretamente, la linea comune proposta consentirebbe agli acquirenti di aeromobili e motori nuovi di differire l'inizio del rimborso del capitale del prestito a 12 mesi o, se sono soddisfatte determinate condizioni, a 18 mesi dopo la consegna, consentendo al contempo ai costruttori di ricevere il pagamento per gli aeromobili e i motori nuovi in consegna nei successivi 12 mesi. La linea comune avrà una validità di 12 mesi.

Tenuto conto del fatto che l'obiettivo della linea comune prevista è ridurre il grave impatto della crisi sanitaria della COVID-19 sull'industria europea dell'aviazione civile e dato che l'Unione prevede di presentare la proposta relativa a tale linea comune, la posizione da adottare a nome dell'Unione dovrebbe essere quella di formulare e sostenere il progetto di proposta figurante nell'allegato della presente decisione.

### **3.1. Base giuridica procedurale**

#### *3.1.1. Principi*

L'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) prevede l'adozione di decisioni che stabiliscono *"le posizioni da adottare a nome dell'Unione in un organo istituito da un accordo, se tale organo deve adottare atti che hanno effetti giuridici, fatta eccezione per gli atti che integrano o modificano il quadro istituzionale dell'accordo"*.

Rientrano nel concetto di *"atti che hanno effetti giuridici"* gli atti che hanno effetti giuridici in forza delle norme di diritto internazionale disciplinanti l'organo in questione. Vi rientrano anche gli atti sprovvisti di carattere vincolante ai sensi del diritto internazionale ma che *"sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto della normativa adottata dal legislatore dell'Unione"*<sup>3</sup>.

#### *3.1.2. Applicazione al caso concreto*

L'atto che i partecipanti all'ASU sono chiamati ad adottare costituisce un atto avente effetti giuridici. L'atto previsto ha effetti giuridici ai sensi dell'articolo 1 del regolamento (UE) n. 1233/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 novembre 2011, relativo all'applicazione di alcuni orientamenti sui crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico e che abroga le decisioni 2001/76/CE e 2001/77/CE del Consiglio, il quale stabilisce che *"Gli orientamenti che figurano nell'accordo sui crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico ("accordo") si applicano nell'Unione. Il testo dell'accordo è allegato al presente regolamento."*

La base giuridica procedurale della decisione proposta è pertanto l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

### **3.2. Base giuridica sostanziale**

#### *3.2.1. Principi*

La base giuridica sostanziale delle decisioni di cui all'articolo 218, paragrafo 9, TFUE dipende essenzialmente dall'obiettivo e dal contenuto dell'atto previsto su cui dovrà prendersi posizione a nome dell'Unione.

#### *3.2.2. Applicazione al caso concreto*

L'obiettivo principale e il contenuto dell'atto previsto riguardano la politica commerciale comune. La base giuridica sostanziale della decisione proposta è pertanto l'articolo 207.

### **3.3. Conclusioni**

La base giuridica della decisione proposta deve quindi essere costituita dall'articolo 207, paragrafo 4, primo comma, TFUE, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9.

## **4. PUBBLICAZIONE DELL'ATTO PREVISTO**

L'atto dei partecipanti all'ASU apporterà modifiche all'intesa settoriale per gli aeromobili e deve pertanto essere pubblicato, dopo l'accettazione, nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

---

<sup>3</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

Proposta di

## **DECISIONE DEL CONSIGLIO**

**relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea in riferimento all'intesa settoriale sui crediti all'esportazione relativi agli aeromobili civili**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 207, paragrafo 4, primo comma, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) L'intesa settoriale sui crediti all'esportazione relativi agli aeromobili civili ("intesa settoriale per gli aeromobili" o "ASU"), che costituisce l'allegato III dell'accordo sui crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico, è stata recepita e quindi resa giuridicamente vincolante nell'Unione europea dal regolamento (UE) n. 1233/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>4</sup>.
- (2) I partecipanti all'intesa settoriale per gli aeromobili ("partecipanti all'ASU") sono chiamati a decidere, mediante procedura scritta, in merito alla proposta dell'Unione europea relativa a una linea comune conformemente alla parte 4, sezione 3, dell'intesa settoriale al fine di consentire un rinvio temporaneo del rimborso del capitale per gli acquirenti di aeromobili e motori nuovi alla luce dell'attuale crisi economica dovuta alla COVID-19 e della sua evoluzione.
- (3) È opportuno stabilire la proposta dell'Unione relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione nella procedura scritta dei partecipanti all'ASU, poiché la decisione sarà tale da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione ai sensi del regolamento (UE) n. 1233/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 novembre 2011, relativo all'applicazione di alcuni orientamenti sui crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico e che abroga le decisioni 2001/76/CE e 2001/77/CE del Consiglio.
- (4) La proposta di linea comune consentirebbe agli acquirenti di aeromobili nuovi, quali definiti all'articolo 8, lettera a), punto 1), dell'ASU, e ai beneficiari di sostegno pubblico per i motori di riserva e pezzi di ricambio di cui all'articolo 20, lettere a), b) e c), dell'ASU, di differire il rimborso del capitale del prestito a 12 mesi o, se sono soddisfatte determinate condizioni, a 18 mesi dopo la consegna. Questa misura eccezionale è necessaria in risposta alla recessione economica derivante dalla crisi sanitaria della COVID-19 e per ridurre il grave impatto della crisi sul settore dell'aviazione civile, le cui attività sono compromesse da problemi di liquidità a breve termine degli operatori e degli acquirenti di nuovi aeromobili e motori,

---

<sup>4</sup> Regolamento (UE) n. 1233/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 novembre 2011, relativo all'applicazione di alcuni orientamenti sui crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico e che abroga le decisioni del Consiglio 2001/76/CE e 2001/77/CE (GU L 326 dell'8.12.2011, pag. 45).

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione in riferimento alla proposta di linea comune, conformemente alla parte 4, sezione 3, dell'intesa settoriale per gli aeromobili deve basarsi sull'allegato della presente decisione.

*Articolo 2*

La Commissione è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio  
Il presidente*