



Bruxelles, 21.4.2021  
COM(2021) 195 final

2021/0101 (NLE)

Proposta di

## **DECISIONE DEL CONSIGLIO**

**relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea mediante procedura scritta dai partecipanti all'accordo sui crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico e dai partecipanti all'intesa settoriale sui crediti all'esportazione per gli aeromobili civili ("ASU") in relazione alle richieste del Regno Unito di diventare partecipante a tale accordo e a tale intesa**

## RELAZIONE

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

La presente proposta riguarda la decisione sulla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione mediante procedura scritta dai partecipanti all'accordo sui crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico ("accordo") e dai partecipanti all'intesa settoriale sui crediti all'esportazione per gli aeromobili civili (intesa settoriale per gli aeromobili" o "ASU") in riferimento alle richieste del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord ("il Regno Unito") di diventare partecipante all'accordo e all'ASU.

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

#### **2.1. L'accordo e l'intesa settoriale per gli aeromobili**

L'accordo è un "gentlemen's agreement" che mira a fornire un quadro per l'utilizzo disciplinato dei crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico. In pratica ciò significa creare condizioni di parità (per cui la concorrenza si basa sul prezzo e sulla qualità dei beni e dei servizi esportati anziché sui termini finanziari offerti) adoperandosi al contempo per eliminare le sovvenzioni e le distorsioni commerciali connesse ai crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico ("sostegno pubblico"). L'accordo è entrato in vigore nell'aprile 1978 con durata indeterminata.

L'intesa settoriale per gli aeromobili costituisce l'allegato III dell'accordo e mira a fornire 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'ASU mira pertanto a creare condizioni di parità per le esportazioni nel settore degli aeromobili e a eliminare le sovvenzioni e le distorsioni commerciali connesse al sostegno pubblico. L'intesa settoriale per gli aeromobili è entrata in vigore il 1° febbraio 2011.

Da un punto di vista amministrativo l'accordo, compresa l'intesa settoriale per gli aeromobili, è integrato nel quadro dell'OCSE e beneficia del supporto del segretariato per i crediti alle esportazioni dell'OCSE. Tuttavia né l'accordo né l'intesa settoriale per gli aeromobili costituiscono atti dell'OCSE<sup>1</sup>.

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

#### **2.2. I partecipanti all'accordo e i partecipanti all'ASU**

Attualmente i partecipanti all'accordo sono dieci ("partecipanti all'accordo"): Australia, Canada, Corea, Giappone, Norvegia, Nuova Zelanda, Stati Uniti, Svizzera, Turchia e Unione europea.

L'intesa settoriale per gli aeromobili conta dieci partecipanti ("partecipanti all'ASU") e la partecipazione all'ASU corrisponde in larga misura alla partecipazione all'accordo. Le uniche

---

<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).

differenze risiedono nel fatto che il Brasile è un partecipante all'ASU (ma non un partecipante all'accordo), mentre la Turchia non partecipa all'ASU (tuttavia è un partecipante all'accordo).

Sia i partecipanti all'accordo sia i partecipanti all'ASU adottano per consenso le decisioni relative alle modifiche dell'accordo o dell'ASU.

A norma dell'articolo 3 dell'accordo, gli attuali partecipanti possono invitare altri paesi, anche non membri dell'OCSE, a diventare partecipanti. Un non partecipante può diventare partecipante all'ASU conformemente alle procedure di cui all'appendice I dell'ASU.

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

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

L'atto previsto consiste nella concessione al Regno Unito della qualifica di partecipante all'accordo e all'ASU, a seguito delle richieste presentate dal Regno Unito di diventare partecipante sia all'accordo sia all'ASU.

A seguito del recesso dall'UE, il Regno Unito non è più rappresentato nell'accordo e nell'ASU. Con lettera del 28 gennaio 2021 il Regno Unito ha chiesto ai partecipanti interessati di acconsentire formalmente a che il Regno Unito diventi partecipante a entrambi gli strumenti. Il 29 gennaio il presidente dei partecipanti all'accordo e all'ASU ha diffuso le richieste del Regno Unito e ha fissato la scadenza del 31 marzo 2021 per la risposta formale degli attuali partecipanti. Nel suo messaggio dell'11 febbraio 2021 il presidente ha prorogato la scadenza fino alla fine di maggio 2021.

La conferma della partecipazione del Regno Unito all'accordo e all'ASU richiederebbe la modifica dell'articolo 3 dell'accordo e dell'articolo 3 dell'ASU, vale a dire delle disposizioni relative all'elenco dei partecipanti interessati.

Alla luce di quanto precede, è opportuno stabilire la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione in un organo istituito da un accordo, poiché la decisione vincolerà l'Unione e inciderà sul diritto dell'Unione in virtù dell'articolo 1 del regolamento (UE) n. 1233/2011, 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."

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

Gli atti previsti consentirebbero al Regno Unito di diventare partecipante all'accordo e partecipante all'ASU.

Nel suo messaggio del 29 gennaio 2021 il presidente afferma: "Negli anni '70 il Regno Unito è stato uno dei paesi inizialmente coinvolti nella definizione di discipline finanziarie per i crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico e da allora svolge un ruolo significativo nel fornire sia crediti all'esportazione standard sia crediti all'esportazione per gli aeromobili. Collabora inoltre attivamente in seno al gruppo di lavoro sui crediti all'esportazione e le garanzie di credito. Sarebbe pertanto logico e reciprocamente vantaggioso che il Regno Unito continui a essere un partecipante. Auspicio quindi che i partecipanti sosterranno questa richiesta." In effetti si prevede che tutti i partecipanti all'accordo e all'ASU sosterranno le richieste presentate dal Regno Unito.

È nell'interesse dell'Unione che il Regno Unito partecipi sia all'accordo sia all'ASU. Entrambi gli strumenti forniscono un quadro per l'utilizzo disciplinato e trasparente dei crediti

all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico nei rispettivi ambiti di applicazione e mirano a creare condizioni di parità per i crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico. Negli ultimi anni il Regno Unito è diventato sempre più attivo nell'ambito del sostegno pubblico. Nel 2018 il dipartimento per il Finanziamento delle esportazioni del Regno Unito ("UKEF", dipartimento per il Sostegno del credito all'esportazione del Regno Unito) ha erogato meno di 2 miliardi di EUR di sostegno pubblico. Nel 2019 il sostegno era già pari a circa 5,5 miliardi di EUR. In qualità di partecipante all'accordo e all'intesa settoriale per gli aeromobili, il Regno Unito dovrebbe seguire le norme che disciplinano tali atti.

Per quanto riguarda specificamente l'intesa settoriale per gli aeromobili, è inoltre importante tenere presente che il Regno Unito continua a partecipare al consorzio Airbus. La regolamentazione dei crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico nel settore delle costruzioni aeronautiche riguarda pertanto un interesse comune degli Stati membri dell'UE e del Regno Unito.

Dato che la finalità della decisione prevista è garantire condizioni di parità per l'industria di esportazione dell'UE e tenere debitamente conto dell'allineamento di interessi economici specifici tra l'UE e il Regno Unito nel settore delle costruzioni aeronautiche, la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione dovrebbe essere quella di acconsentire a che il Regno Unito diventi un partecipante all'accordo e all'intesa settoriale per gli aeromobili.

#### **4. BASE GIURIDICA**

##### **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*

I due atti che i partecipanti all'accordo e i partecipanti all'ASU sono chiamati ad adottare (vale a dire decidere in merito alle richieste del Regno Unito di diventare partecipante all'accordo e all'ASU) costituiscono atti aventi effetti giuridici. Gli atti previsti hanno effetti giuridici in virtù 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.

---

<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.

## **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 degli atti previsti 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, TFUE.

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

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

Proposta di

## DECISIONE DEL CONSIGLIO

**relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea mediante procedura scritta dai partecipanti all'accordo sui crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico e dai partecipanti all'intesa settoriale sui crediti all'esportazione per gli aeromobili civili ("ASU") in relazione alle richieste del Regno Unito di diventare partecipante a tale accordo e a tale intesa**

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) Gli orientamenti che figurano nell'accordo sui crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico ("accordo") sono stati recepiti e pertanto resi giuridicamente vincolanti nell'Unione dal regolamento (UE) n. 1233/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>45</sup>.
- (2) I partecipanti all'accordo sono: Australia, Canada, Corea, Giappone, Norvegia, Nuova Zelanda, Stati Uniti, Svizzera, Turchia e Unione europea.
- (3) L'intesa settoriale sui crediti all'esportazione per gli aeromobili civili ("intesa settoriale per gli aeromobili" o "ASU") costituisce l'allegato III dell'accordo e, a norma dell'articolo 2 dell'ASU, è parte integrante dell'accordo stesso. In quanto tale, anche l'ASU è stato recepito e reso giuridicamente vincolante nell'Unione in virtù del regolamento (UE) n. 1233/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>67</sup>.
- (4) I partecipanti all'ASU sono: Australia, Brasile, Canada, Corea, Giappone, Norvegia, Nuova Zelanda, Stati Uniti, Svizzera e Unione europea.
- (5) Sia l'accordo sia l'intesa settoriale per gli aeromobili forniscono un quadro per l'utilizzo disciplinato e trasparente dei crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico nei rispettivi ambiti di applicazione. Essi mirano a creare condizioni di parità per i crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico, al fine di

---

<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).

<sup>5</sup> Precedenti versioni dell'accordo dell'OCSE erano già state recepite nel diritto dell'UE mediante decisioni del Consiglio.

<sup>6</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).

<sup>7</sup> Precedenti versioni dell'accordo dell'OCSE erano già state recepite nel diritto dell'UE mediante decisioni del Consiglio.

incoraggiare la concorrenza tra gli esportatori sulla base della qualità e del prezzo dei beni e dei servizi esportati anziché delle condizioni e dei termini finanziari di sostegno pubblico più favorevoli.

- (6) Il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord ("il Regno Unito") ha receduto dall'Unione con effetto al 31 gennaio 2020.<sup>8</sup>
- (7) A norma dell'articolo 3 dell'accordo, gli attuali partecipanti possono invitare altri paesi, anche non membri dell'OCSE, a diventare partecipanti. Un non partecipante all'ASU può diventare partecipante all'ASU conformemente alle procedure di cui all'appendice I dell'ASU.
- (8) Con lettera del 28 gennaio 2021 il Regno Unito ha chiesto ai partecipanti all'accordo e ai partecipanti all'intesa settoriale per gli aeromobili di acconsentire a che il Regno Unito diventi partecipante rispettivamente all'accordo e all'intesa settoriale per gli aeromobili. I partecipanti all'accordo e i partecipanti all'ASU sono tenuti a decidere mediante procedura scritta in merito a tali richieste.
- (9) È opportuno stabilire la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione dai partecipanti all'accordo e la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione dai partecipanti all'intesa settoriale per gli aeromobili, poiché le decisioni dei partecipanti all'accordo e dei partecipanti all'ASU vincoleranno l'Unione in virtù dell'articolo 2 del regolamento (UE) n. 1233/2011,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### *Articolo 1*

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nella procedura scritta dai partecipanti all'accordo sui crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico in relazione alla richiesta del Regno Unito di diventare partecipante all'accordo è di sostenere tale richiesta.

#### *Articolo 1 bis*

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nella procedura scritta dai partecipanti all'intesa settoriale sui crediti all'esportazione per gli aeromobili civili in relazione alla richiesta del Regno Unito di diventare partecipante a detta intesa settoriale è di sostenere tale richiesta.

#### *Articolo 2*

La Commissione è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*

---

<sup>8</sup> Decisione (UE) 2020/135 del Consiglio, del 30 gennaio 2020, relativa alla conclusione dell'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica (GU L 29 del 31.1.2020, pag. 1).