COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 3.12.2025
COM(2025) 688 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

sobre las negociaciones llevadas a cabo por la Comisión en el ámbito de los créditos a la exportación a los efectos del Reglamento (UE) n.º 1233/2011

1. Introducción

En el anexo I del Reglamento (UE) n.º 1233/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de noviembre de 2011, relativo a la aplicación de determinadas directrices en materia de créditos a la exportación con apoyo oficial, y por el que se derogan las Decisiones 2001/76/CE y 2001/77/CE del Consejo[1], se dispone que la Comisión Europea debe informar al Parlamento Europeo sobre las negociaciones en materia de créditos a la exportación con apoyo oficial. El presente informe abarca las principales novedades en materia de normas internacionales sobre créditos a la exportación que se produjeron durante 2024 (del 1 de enero al 31 de diciembre).

Desde finales de la década de 1970, el **Acuerdo en materia de créditos a la exportación con apoyo oficial de la OCDE** («el Acuerdo») es el principal foro en materia de normas internacionales sobre créditos a la exportación[2]. Además de las normas generales sobre operaciones de créditos a la exportación, el Acuerdo también contiene los llamados «acuerdos sectoriales», que establecen normas de financiación especiales para sectores industriales y tipos de actividad concretos, incluidos el Acuerdo Sectorial sobre Créditos a la Exportación para Proyectos en los ámbitos de las Energías Renovables, la Mitigación del Cambio Climático y los Recursos Hídricos (CCSU, por sus siglas en inglés); el Acuerdo Sectorial sobre Créditos a la Exportación de Buques (SSU, por sus siglas en inglés), y el Acuerdo Sectorial sobre Créditos a la Exportación de Aeronaves Civiles (ASU, por sus siglas en inglés).

2. Novedades en la OCDE durante el período de notificación

Las novedades más destacadas durante el período de notificación contemplado son las siguientes: la revisión del artículo 6 del Acuerdo para ampliar la prohibición de los proyectos de centrales de carbón a todos los proyectos de combustibles fósiles; el inicio de debates sobre las condiciones de financiación específicas relativas a las infraestructuras sociales y al apoyo a los países en desarrollo; la revisión de las distintas categorías de proyectos en el marco del CCSU; el inicio de debates para modificar el SSU, en particular para tratar sobre los buques de emisiones nulas y bajas, con una primera reunión del Grupo Informal de Expertos (GIE) del Comité de Construcción Naval el 15 de marzo de 2024; y la creación de un Grupo de Expertos encargado de revisar la lista del Convenio de Ciudad del Cabo del ASU («Grupo de Expertos del CCC») el 18 de noviembre de 2024. A continuación se mencionan otros avances destacados.

Apoyo a los combustibles fósiles

Tras una propuesta presentada por la UE a los participantes, en julio de 2022, sobre la revisión del artículo 6 del Acuerdo con vistas a ampliar la prohibición de los proyectos de centrales de carbón a todos los combustibles fósiles (incluidas las actividades de extracción y transporte de carbón térmico; las actividades de exploración, producción, transporte, almacenamiento, refinado y distribución de petróleo crudo y gas natural para el sector energético, y la generación de electricidad sin reducción de emisiones), así como una

[1] DO L 326 de 8.12.2011, p. 45.

[2] A fecha de hoy, hay once participantes en el Acuerdo: Australia, Canadá, Corea, Estados Unidos, Japón, Noruega, Nueva Zelanda, Reino Unido, Suiza, Turquía y la UE.

propuesta renovada en noviembre de 2023 en la que se proporcionaba más información sobre su enfoque, la UE presentó una nueva propuesta sobre la revisión del artículo 6 en marzo de 2024. En esta propuesta se sugería que los participantes no concedieran créditos a la exportación con apoyo oficial ni ayuda ligada para el sector de la energía procedente de combustibles fósiles, salvo en circunstancias limitadas y claramente definidas que sean coherentes con un límite de calentamiento de 1,5 °C y con los objetivos del Acuerdo de París.

A raíz de otras propuestas y sugerencias de los participantes, el 24 de noviembre de 2024 se presentó una nueva propuesta conjunta y se invitó a los participantes a formular observaciones antes de mediados de diciembre. Si bien no se pudo llegar a un acuerdo entre los participantes antes de que finalizara el año, los debates continuaron en 2025.

Disciplinas de pago al contado contempladas en el Acuerdo

Dado que la flexibilidad acordada por los participantes en diciembre de 2023 para reducir temporalmente los requisitos de pago al contado del 15 al 5 % en el caso de las transacciones en los países de la categoría II expiraba el 13 de diciembre de 2024, se debatió la posibilidad de hacer permanente dicha flexibilidad, incluida la posibilidad de que se centrara en las infraestructuras sociales. En este contexto, la UE presentó un documento en el que se pedía un análisis basado en datos de las necesidades y los objetivos de las diferentes partes interesadas del Acuerdo para garantizar que cualquier decisión sobre posibles cambios en las disciplinas de pago al contado se ajustara a los principios básicos de la OCDE, como la atracción de capital privado, las prácticas de préstamo sostenibles y la igualdad de condiciones.

Tras un debate entre los participantes, se llegó a la conclusión de que estos no estaban dispuestos a hacer permanente la flexibilidad en materia de pago al contado en ese momento y de que dicha flexibilidad expiraría el 13 de diciembre de 2024. No obstante, los participantes señalaron que los debates sobre la reducción del pago al contado y los relacionados con las infraestructuras sociales estaban vinculados a la cuestión más amplia del aumento del apoyo a los países en desarrollo, y acordaron continuar los debates sobre la mejor manera de abordar dicha cuestión.

Cuestiones relacionadas con la ayuda vinculada al comercio

Hacia finales de 2024, la Secretaría de la OCDE propuso incluir en el Acuerdo los requisitos de presentación de informes y el compromiso de llevar a cabo licitaciones públicas internacionales al proporcionar créditos de ayuda oficial al desarrollo (AOD) no vinculados, contemplados en el Acuerdo sobre Créditos de AOD No Vinculados. Los participantes invitaron a la Secretaría de la OCDE a elaborar un proyecto de texto para la reunión de marzo de 2025.

Además, se iniciaron debates sobre la revisión de la metodología establecida en el Acuerdo para calcular el nivel de liberalidad de las transacciones de ayuda ligada. Puede ser que esta metodología, que se desarrolló en la década de 1990, deba actualizarse para reflejar la realidad actual.

Acuerdos sectoriales

Acuerdo Sectorial sobre Créditos a la Exportación para Proyectos en los ámbitos de las Energías Renovables, la Mitigación del Cambio Climático y los Recursos Hídricos (CCSU)

El trabajo sobre el CCSU en 2024 se centró en cuatro grupos de sectores:

- Grupo 1. Los sectores con disposiciones pendientes (que no tienen definiciones ni normas): categoría de proyectos H, tipo 4 (transporte de bajas emisiones por vías navegables) y categoría de proyectos J (producción de combustibles líquidos y gaseosos limpios). En lo que respecta a la categoría de proyectos H, los participantes acordaron esperar a que concluyera la labor del Grupo Informal de Expertos (GIE) del Comité de Construcción Naval para decidir la manera de avanzar con respecto a esta categoría de proyectos. En cuanto a la categoría de proyectos J, no se tomó ninguna decisión sobre la eliminación de la disposición pendiente que figura en el anexo I y prosiguen los debates al respecto.

- Grupo 2. Los sectores sujetos a una cláusula de extinción y que debían expirar el 30 de junio de 2024: la categoría de proyectos G (fabricación con bajas emisiones) y la categoría de proyectos I (minerales de energía limpia). Los participantes acordaron que mantendrían las categorías de proyectos en el Acuerdo y que llevarían a cabo, a más tardar el 30 de junio de 2026, una revisión de las normas internacionales elaboradas hasta entonces y tomarían una decisión sobre su incorporación a las entradas.

- Grupo 3. Los sectores tradicionales: categoría de proyectos B (proyectos de rehabilitación en centrales de combustibles fósiles, sustitución de combustibles fósiles) y categoría de proyectos C (eficiencia energética). Se debatió sobre estos sectores en conjunto con la revisión del artículo 6 (véase más arriba).

- Grupo 4. Otros sectores: categoría de proyectos D (captura, almacenamiento y utilización de carbono), categoría de proyectos E (transporte, distribución y almacenamiento de energía) y categoría de proyectos F (hidrógeno y amoníaco limpios); se plantearon preguntas sobre la interpretación de estas categorías de proyectos y se inició un debate sobre la posible modificación del texto del apéndice I del CCSU.

Acuerdo Sectorial sobre Créditos a la Exportación de Buques (SSU)

La primera reunión del Grupo Informal de Expertos (GIE) del Comité de Construcción Naval tuvo lugar el 15 de marzo de 2024, y el Grupo se reunió posteriormente el 21 de junio y el 22 de noviembre de 2024. Los debates se centraron en la definición de buques de cero emisiones y bajas emisiones, y en el establecimiento de condiciones financieras específicas para estos buques.

Para ayudar a enmarcar y orientar los debates, se invitó a expertos a realizar presentaciones sobre diversos temas, entre ellos la estrategia y los índices de la Organización Marítima Internacional sobre la descarbonización del transporte marítimo, y las taxonomías existentes para la financiación sostenible del transporte marítimo. También se invitó a las delegaciones a

presentar sus prácticas en materia de financiación de buques, con el fin de comprender mejor y planificar las distintas prácticas de los ACE.

Sobre la base de los debates, la UE presentó en noviembre de 2024 una propuesta para incorporar el régimen de los tipos de interés comercial de referencia (TICR) del Acuerdo al SSU, ya que no parecía haber ninguna razón clara por la que los regímenes TICR aplicables a las transacciones del Acuerdo regulares o a las transacciones navieras en el marco del SSU tuvieran que ser distintos.

Los debates sobre la descarbonización del transporte marítimo y la reforma del TICR del SSU continuaron en 2025.

Acuerdo Sectorial sobre Créditos a la Exportación de Aeronaves Civiles (ASU)

En su 73.ª reunión, celebrada el 18 de noviembre de 2022, los participantes comenzaron a reflexionar sobre cómo revisar la lista de Estados que reunían los requisitos para la reducción de los tipos mínimos de las primas («lista del Convenio de Ciudad del Cabo» o «lista del CCC»), dado que la lista del CCC solo se había actualizado para incluir un nuevo Estado y que no se había retirado, o siquiera revisado, ningún Estado después de su inclusión. Estos debates dieron lugar a la creación de un Grupo de Expertos del CCC en la 75.ª reunión de los participantes en el ASU, celebrada el 18 de noviembre de 2024, con el fin de ayudar a los participantes a revisar la lista del CCC. Aún se está debatiendo cuál es la mejor manera de abordar esta revisión.

El 18 de noviembre de 2024, la UE presentó una propuesta a los participantes en el ASU para adaptar las condiciones en el marco del ASU para los helicópteros, especialmente en lo que respecta a las prácticas de prestación de apoyo antes del punto de arranque del crédito. Durante los debates también se abordó la posibilidad de modificar el ASU en lo que respecta a los contratos de mantenimiento, reparación y revisión, así como los incentivos a la aviación sostenible y al crédito a la exportación para la descarbonización de la aviación.

Otras novedades

Reforma del TICR

Tras la desaparición del LIBOR en 2021, los participantes acordaron, durante su 159.ª reunión, celebrada en noviembre de 2023, prorrogar por un año (es decir, hasta el 14 de julio de 2025) el margen temporal de 100 puntos básicos del tipo del TICR, que debía expirar el 14 de julio de 2024, con el fin de disponer de tiempo para reflexionar sobre una solución más permanente que ofreciera previsibilidad a los exportadores, los compradores y las partes interesadas. En 2024, los participantes no presentaron propuestas alternativas y la cuestión se mantuvo en el orden del día de la reunión de marzo de 2025.

Líneas comunes

En 2024, los participantes solo propusieron una línea común. La línea común, propuesta el 19 de diciembre de 2024 y posteriormente aceptada por los participantes, tenía por objeto aumentar el apoyo relacionado con los costes locales a fin de cubrir los gastos de

reasentamiento asociados a la autopista urbana Yaoundé-Nsimalen, en Camerún. La línea común entró en vigor el 31 de enero de 2025 y expirará el 30 de enero de 2027.

La Comisión mantendrá debidamente informado al Parlamento Europeo de las novedades en este ámbito.