COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 17.2.2025
COM(2025) 44 final

2025/0025 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

por la que se establece la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en relación con la decisión de los participantes en el Acuerdo sectorial sobre créditos a la exportación de aeronaves civiles

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a una Decisión por la que se establece la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en las reuniones de los participantes en el Acuerdo sectorial sobre créditos a la exportación de aeronaves civiles, anexo III del Acuerdo de la OCDE en materia de créditos a la exportación con apoyo oficial («Acuerdo»), en relación con las modificaciones del Acuerdo sectorial sobre créditos a la exportación de aeronaves civiles («Acuerdo sectorial sobre aeronaves» o «ASU»).

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

2.1. El Acuerdo en materia de créditos a la exportación con apoyo oficial y el Acuerdo sectorial sobre aeronaves

El Acuerdo es un pacto verbal entre Australia, Canadá, Corea, Estados Unidos, Japón, Noruega, Nueva Zelanda, Reino Unido, Suiza, Turquía y la Unión («los participantes»), por el que se crea un marco para el uso ordenado de los créditos a la exportación con apoyo oficial. En la práctica, esto implica establecer unas condiciones equitativas entre los participantes (de modo que la competencia se base en el precio y la calidad de los bienes y los servicios exportados, en lugar de en las condiciones financieras ofrecidas) y trabajar para eliminar las subvenciones y distorsiones comerciales vinculadas a créditos a la exportación con apoyo oficial. El Acuerdo entró en vigor en abril de 1978, es de duración indefinida y, si bien goza del apoyo de la Secretaría de la OCDE para su aplicación, no constituye un acto de la OCDE[1].

Algunas de las normas establecidas en el Acuerdo son específicas del sector y se detallan en los anexos sectoriales del Acuerdo (denominados «acuerdos sectoriales»). El ASU es un acuerdo autónomo en materia de créditos a la exportación con apoyo oficial en relación con las aeronaves civiles, que funciona con independencia del Acuerdo.

El ASU está gestionado por sus propios participantes, que son Australia, Brasil, Canadá, Corea, Estados Unidos, Japón, Noruega, Nueva Zelanda, Reino Unido, Suiza y la Unión Europea.

El ASU está sujeto a actualizaciones periódicas que tienen en cuenta la evolución de los mercados financieros y de las políticas que afectan a la concesión de créditos a la exportación con apoyo oficial. El ASU se ha transpuesto al Derecho de la Unión y, por tanto, ha adquirido un carácter jurídicamente vinculante en la Unión, por medio del Reglamento (UE) n.º 1233/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de noviembre de 2011[2]. Las revisiones de las condiciones del Acuerdo se incorporan al Derecho de la Unión mediante actos delegados, de conformidad con el artículo 2 de dicho Reglamento.

2.2. Los participantes en el Acuerdo sectorial sobre aeronaves y la toma de decisiones

La Comisión Europea representa a la Unión en las reuniones de los participantes en el ASU, así como en los procedimientos escritos para la toma de decisiones por los participantes en el

[1] En el sentido del artículo 5 de la Convención de la OCDE.

[2] 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 (DO L 326 de 8.12.2011, p. 45).

ASU. Las decisiones relativas a todas las modificaciones del Acuerdo se adoptan por consenso.

2.3. El acto previsto de los participantes en el ASU

Aunque el ASU se centra en los créditos a la exportación en relación con las exportaciones de aeronaves civiles, los participantes también prestan apoyo en el marco del ASU para operaciones que implican la prestación de servicios de mantenimiento y de otro tipo, así como para la exportación de piezas de repuesto y kits para motores. No obstante, la práctica en el ASU a lo largo de los años ha mostrado ambigüedades en lo que respecta a la aplicación de las normas a las operaciones de este tipo. Por lo tanto, se ha propuesto que se incluyan en el ASU las condiciones específicas para los contratos de mantenimiento y de servicio, así como para las piezas de repuesto y los kits para motores (en relación con las aeronaves cubiertas por el ASU). Las normas garantizarían una aplicación e interpretación coherentes de los términos del ASU para estas operaciones, lo que contribuiría a unas condiciones de competencia más equitativas.

En concreto, las normas facilitarían lo siguiente:

- la extensión de los plazos de reembolso para las operaciones que superen un determinado valor del contrato,
- la reducción del pago al contado mínimo del 30 % al 15 % del valor del contrato de exportación, y
- la adaptación de la definición de «punto de arranque del crédito» (que actualmente se centra en el momento en que el comprador recibe la aeronave principal sin tener en cuenta la dimensión de los servicios) para ajustarse a las etapas de entrega que se observan normalmente en este tipo de contratos.

Desde 2022, los participantes en el ASU han deliberado sobre la incorporación de estas normas, y se prevén resultados durante el primer trimestre de 2025.

3. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UNIÓN

La posición propuesta de la Unión consistiría en respaldar un cambio en el texto del ASU en lo que respecta al apoyo de los contratos de mantenimiento y de servicio, las piezas de repuesto y los kits para motores relacionados con las aeronaves cubiertas por el ASU. Las nuevas normas específicas contribuirían a garantizar una aplicación coherente del ASU en lo que respecta a esas operaciones, además de reforzar la igualdad de condiciones entre los participantes en el ASU.

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica procedimental

4.1.1. Principios

El artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) regula la adopción de decisiones por las que se establezcan «las posiciones que deban adoptarse en nombre de la Unión en un organismo creado por un acuerdo, cuando dicho organismo deba adoptar actos que surtan efectos jurídicos, con excepción de los actos que completen o modifiquen el marco institucional del acuerdo».

La noción de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que surten efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional por las que se rija el organismo de que se trate. Incluye asimismo aquellos instrumentos que no tienen fuerza vinculante con

arreglo al Derecho internacional, pero que «influyen de manera determinante [en] el contenido de la normativa adoptada por el legislador de la Unión»[3].

4.1.2. Aplicación al presente asunto

El acto previsto puede influir de manera determinante en el contenido de la normativa de la Unión, concretamente en el 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. De hecho, el artículo 1 de dicho Reglamento establece que «[l]as directrices que figuran en el Acuerdo en materia de créditos a la exportación con apoyo oficial («el Acuerdo») se aplicarán en la Unión. El texto del Acuerdo se incluye en el anexo al presente Reglamento». Igualmente relevante es el artículo 2 de tal Reglamento, que establece que «[s]e otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 3 para modificar el anexo II como resultado de las modificaciones a las directrices según lo decidido por los Participantes en el Acuerdo». Esto incluye modificaciones de los anexos del Acuerdo, como el ASU.

Por consiguiente, la base jurídica procedimental de la Decisión propuesta es el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

4.2. Base jurídica sustantiva

4.2.1. Principios

La base jurídica sustantiva de las decisiones adoptadas con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE depende principalmente del objetivo y del contenido del acto previsto respecto del cual se adopta una posición en nombre de la Unión.

4.2.2. Aplicación al presente asunto

El objetivo y el contenido principales del acto previsto están relacionados con los créditos a la exportación, que pertenecen al ámbito de la política comercial común. Por consiguiente, la base jurídica sustantiva de la Decisión propuesta es el artículo 207 del TFUE.

4.3. Conclusión

La base jurídica de la Decisión propuesta debe ser el artículo 207, apartado 4, párrafo primero, del TFUE, en relación con su artículo 218, apartado 9.

5. PUBLICACIÓN DEL ACTO PREVISTO

Dado que el acto de los participantes en el ASU modificará el Acuerdo en materia de créditos a la exportación con apoyo oficial, que constituye el anexo II del Reglamento (UE) n.º 1233/2011, procede publicarlo en el *Diario Oficial de la Unión Europea* tras su aceptación.

2025/0025 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

[3] Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, apartados 61 a 64.

por la que se establece la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en relación con la decisión de los participantes en el Acuerdo sectorial sobre créditos a la exportación de aeronaves civiles

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 207, apartado 4, párrafo primero, en relación con su artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

(1) Las directrices que figuran en el Acuerdo en materia de créditos a la exportación con apoyo oficial («Acuerdo»), incluidas las del Acuerdo sectorial sobre créditos a la exportación de aeronaves civiles («Acuerdo sectorial sobre aeronaves», «ASU») del anexo III del Acuerdo, se transponen y, por tanto, adquieren un carácter jurídicamente vinculante en la Unión por medio del Reglamento (UE) n.º 1233/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo[4].

(2) La decisión prevista sobre una modificación del ASU tiene por objeto establecer normas específicas que proporcionen seguridad jurídica y refuercen la igualdad de condiciones entre los participantes en el ASU en lo que respecta al apoyo de los contratos de mantenimiento y de servicio, exportaciones de piezas de repuesto y de kits para motores en relación con las aeronaves cubiertas por el ASU.

(3) Procede establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión respecto a las modificaciones del ASU, ya que la decisión prevista de los participantes en el ASU será vinculante para la Unión y podrá influir de manera determinante en el contenido del Derecho de la Unión, en virtud del artículo 2 del Reglamento (UE) n.º 1233/2011.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión será la de apoyar una decisión de los participantes en el ASU relativa a la modificación del ASU destinada a establecer normas específicas en lo que respecta al apoyo de los contratos de mantenimiento y de servicio, las exportaciones de piezas de repuesto y de kits para motores, en consonancia con el anexo de la presente Decisión.

[4] 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 (DO L 326 de 8.12.2011, p. 45).

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión es la Comisión.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente / la Presidenta