COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 17.2.2025
COM(2025) 44 final

ANNEX

ANEXO

de la

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

ANEXO

La posición de la Unión Europea es apoyar las modificaciones del Acuerdo sectorial sobre créditos a la exportación de aeronaves civiles, que figura en el Acuerdo, detalladas en el presente anexo. A continuación, se hace referencia a los artículos y anexos del Acuerdo.

Los representantes de la Unión entre los participantes en el Acuerdo podrán acordar cambios técnicos menores de la posición de la Unión sin necesidad de una nueva decisión del Consejo.

Los añadidos se indican en **negrita y subrayado**:

CAPÍTULO I: COBERTURA

18. Aeronaves usadas y otros bienes y servicios

Esta parte del acuerdo sectorial será aplicable a las aeronaves usadas y piezas y motores de repuesto[1], transformación en avión de transporte, modificaciones sustanciales y renovación de aeronaves, contratos de mantenimiento y de servicio de aeronaves y kits para motores nuevos y usados.

CAPÍTULO II: CONDICIONES FINANCIERAS

Las condiciones financieras aplicables **a los motores de repuesto y las aeronaves usadas**[2], excepto el período máximo de reembolso, serán conformes a lo establecido en la parte 2 del presente acuerdo sectorial.

Es habitual financiar bienes y servicios distintos de las aeronaves nuevas, las aeronaves usadas y los motores nuevos con préstamos que cubran un período prolongado de ejecución del contrato. Por consiguiente, las condiciones financieras aplicables a otros bienes y servicios cubiertos por el presente acuerdo sectorial se ajustarán a lo dispuesto en la parte 2 del presente acuerdo sectorial, a excepción de lo que se establece en el artículo 22.

[…]

20. ~~Piezas y~~ Motores de repuesto

a) Podrá darse apoyo oficial a motores de repuesto cuando se compren o encarguen junto con los motores que se van a instalar en una aeronave nueva, con las mismas modalidades y condiciones que para la aeronave.

~~Podrá darse apoyo oficial a piezas de repuesto cuando se compren junto con aeronaves nuevas, con las mismas modalidades y condiciones que para la aeronave, hasta un máximo del 5 % del precio neto de los aviones nuevos con sus correspondientes motores; cuando el apoyo oficial a piezas de repuesto supere el límite del 5 %, se aplicará la siguiente letra d).~~

b) Cuando los motores de repuesto no se adquieran con una aeronave nueva, el período máximo de reembolso será de ocho años. En el caso de motores de repuesto con un valor unitario igual o superior a 10 millones USD, el período

[1] **Se considerará que los propulsores de repuesto se incluyen en las referencias a los motores de repuesto en el presente capítulo I.**

[2] **Se considerará que los propulsores de repuesto se incluyen en las referencias a los motores de repuesto en el presente capítulo I.**

de reembolso podrá aumentarse a diez años, siempre que la operación cumpla todo lo previsto en el artículo 19 del apéndice II.

c) ~~Cuando no se adquieran otras piezas de repuesto junto con una aeronave nueva, el período máximo de reembolso será de:~~

~~1) cinco años, cuando el contrato sea igual o superior a 5 millones USD;~~

~~2) dos años, cuando el contrato sea inferior a 5 millones USD.~~

21. Contratos de transformación, modificaciones sustanciales y renovación de aeronaves

a) Si una operación relativa a una transformación:

1) se valora en 5 millones USD o más y

– cumple todos los requisitos del artículo 19 del apéndice II, un participante podrá conceder apoyo oficial con un período de reembolso de hasta ocho años;

– no cumple todos los requisitos del artículo 19 del apéndice II, un participante podrá conceder apoyo oficial con un período de reembolso de hasta cinco años;

2) se valora en menos de 5 millones USD, un participante podrá conceder apoyo oficial con un período de reembolso de hasta dos años.

b) Si una operación es relativa a una modificación sustancial o a una renovación, un participante podrá conceder apoyo oficial con un período de reembolso de hasta:

1) cinco años, cuando el contrato sea igual o superior a 5 millones USD; **y**

2) dos años, cuando el contrato sea inferior a 5 millones USD.

22. Contratos de mantenimiento y de servicio, **piezas de repuesto[3] (distintas de los motores) y kits para motores**

a) Sin perjuicio de lo dispuesto en la siguiente letra b), los participantes podrán conceder apoyo oficial con un período de reembolso de hasta ~~tres~~ **cinco** años~~.~~ **después del punto de arranque del crédito si el valor del contrato es igual o superior a 5 millones USD, o dos años si el valor del contrato es inferior a 5 millones USD.**

b) Podrá darse apoyo oficial a piezas de repuesto cuando se compren junto con aeronaves nuevas, con las mismas modalidades y condiciones que para la aeronave, hasta un máximo del 5 % del precio neto de los aviones nuevos con sus correspondientes motores. Cuando el apoyo oficial a piezas de repuesto supere el límite máximo del 5 %, se aplicará la letra a) del presente artículo.

c) Los participantes deberán:

1) exigir un pago al contado mínimo del 15 % del precio neto de las piezas de repuesto, los kits para motores o los contratos de mantenimiento y de servicio que reciban apoyo antes o en el punto de arranque del crédito;

[3] **Para evitar dudas, los contratos de mantenimiento y de servicio incluirán los contratos de mantenimiento, reparación y revisión.**

2) no prestar apoyo oficial por encima del 85 % del valor del precio neto de las piezas de repuesto, los kits para motores o los contratos de mantenimiento y de servicio que reciban apoyo.

d) Las normas del ASU relativas a los tipos mínimos de las primas se aplicarán según lo establecido en la sección 3 del apéndice II: Tipos mínimos de las primas aplicables a bienes y servicios distintos de las aeronaves usadas a los que hace referencia la parte 3 del presente acuerdo sectorial

~~23. Kits para motores~~

~~Los participantes podrán conceder apoyo oficial con un período de reembolso de hasta cinco años.~~

[…]

Apéndice V. Lista de definiciones

[…]

Punto de arranque del crédito: **En el caso de**

– la venta de aeronaves, helicópteros **y** motores ~~y piezas~~ de repuesto, a más tardar la fecha real —o la fecha media ponderada— en que el comprador toma posesión efectiva de los bienes;

– **contratos de mantenimiento y de servicio, piezas de repuesto (distintas de los motores) y kits para motores[4], en el caso de:**

i) **las piezas, piezas de repuesto u otros** ~~posesión efectiva de los~~ bienes físicos~~. En el caso de los servicios,~~: el ~~último~~ punto de arranque del crédito será, **a más tardar, la fecha real de aceptación de los bienes o la fecha media ponderada de aceptación de los bienes por parte del comprador; o**

ii) **los contratos de servicio en los que ninguna pieza, piezas de repuesto u otros bienes físicos reciben apoyo: a)** la fecha de envío de **las** facturas al **comprador o de aceptación de los servicios por parte del comprador, o b) la fecha media ponderada de envío de las facturas al comprador o la fecha media ponderada de aceptación de los servicios por parte del comprador, o**

iii) **las piezas, las piezas de repuesto u otros bienes físicos y servicios financiados en la misma operación: el punto de arranque del crédito será: a) la fecha real de aceptación de los bienes o la fecha media ponderada de aceptación de los bienes, o b) la fecha real de envío de las facturas al comprador o la fecha real de aceptación de los servicios por parte del comprador, o la fecha media ponderada de envío de las facturas al comprador o la fecha media ponderada de aceptación de los servicios por parte del comprador.**

Cuando la fecha real de aceptación o la fecha media ponderada de aceptación no puedan definirse de antemano debido a la naturaleza de los bienes o servicios, el punto de

[4] **Para evitar dudas, los contratos de mantenimiento y de servicio incluirán los contratos de mantenimiento, reparación y revisión.**

arranque del crédito podrá determinarse utilizando una estimación razonable de la fecha pertinente o de la fecha media ponderada.