COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 1.10.2025
COM(2025) 582 final

2025/0310 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión respecto a la decisión de los participantes en el Acuerdo sectorial sobre créditos a la exportación de aeronaves civiles concerniente a la clasificación del riesgo de los deudores en las operaciones *de minimis* de aeronaves agrícolas

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en lo que respecta a la clasificación del riesgo de los deudores en las operaciones con un valor del contrato de exportación inferior a 5 millones USD (operaciones *de minimis*) relativas a aeronaves agrícolas, en virtud del Acuerdo sectorial sobre créditos a la exportación de aeronaves civiles («Acuerdo sectorial sobre aeronaves» [ASU]), que se enmarca en el Acuerdo en materia de créditos a la exportación con apoyo oficial («el Acuerdo»).

En la presente propuesta se plantea modificar las normas establecidas en el Acuerdo sectorial sobre aeronaves en lo referente a determinar la fijación de precios del apoyo oficial para ciertas operaciones que están sujetas al ASU, concretamente en el caso de los procedimientos de clasificación del riesgo de los deudores. El ASU establece que los participantes en él deben pedir que se actualice la lista de clasificaciones del riesgo de los deudores antes de recurrir a una clasificación de riesgos de los deudores alternativa o nueva. Dado que el cumplimiento de este requisito implica una carga administrativa considerable, la Secretaría de la OCDE propuso el 30 de julio de 2025 modificar el ASU de manera que se excluya del proceso de clasificación del riesgo de los deudores a las operaciones *de minimis* relativas a aeronaves agrícolas. En la presente propuesta se sugiere aceptar la enmienda que se ha planteado.

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

2.1. El Acuerdo en materia de Créditos a la Exportación con Apoyo Oficial

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

Algunas de las normas establecidas en el Acuerdo se refieren a sectores determinados y se detallan en los anexos sectoriales del Acuerdo (los denominados «acuerdos sectoriales»). El Acuerdo sectorial sobre aeronaves, que se recoge en el anexo III del Acuerdo, tiene por objeto crear un marco para el uso previsible, coherente y transparente de los créditos a la exportación con apoyo oficial dirigidos a la venta o el arrendamiento financiero de aeronaves y otros bienes y servicios regulados en su artículo 4, letra a). El ASU, que entró en vigor el 1 de febrero de 2011, pretende fomentar la igualdad de condiciones en el ámbito de estos créditos a la exportación.

Tanto el Acuerdo como el ASU se han incorporado al Derecho de la Unión por medio del Reglamento (UE) n.º 1233/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de noviembre de 2011[2] y, por tanto, han adquirido un carácter jurídicamente vinculante en la Unión. Las

[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

revisiones de las condiciones del Acuerdo se incorporan al Derecho de la Unión mediante actos delegados, conforme a lo dispuesto en el artículo 2 de dicho Reglamento.

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

El ASU tiene once participantes, que son Australia, Brasil, Canadá, Corea, Estados Unidos, Japón, Noruega, Nueva Zelanda, Reino Unido, Suiza y la Unión Europea[3].

La Comisión Europea representa a la Unión en las reuniones de los participantes en el Acuerdo sectorial sobre aeronaves, así como en los procedimientos escritos para la toma de decisiones por parte de sus participantes. Las decisiones relativas a todas las modificaciones del Acuerdo se adoptan por consenso.

2.3. El acto previsto de los participantes en el ASU

El acto previsto tiene por objeto modificar los procedimientos de clasificación del riesgo establecidos en el apéndice II, sección 1, del ASU. El apéndice II establece los procedimientos que deben aplicarse para determinar la fijación de precios del apoyo oficial en el caso de las operaciones sujetas al ASU. En su sección 1 se establecen los procedimientos de clasificación del riesgo.

Los participantes en el ASU han acordado una lista de clasificaciones del riesgo de los deudores. Estas clasificaciones del riesgo reflejan la calificación de crédito preferente no garantizado de los deudores utilizando una escala de calificación común, como las que emplean las agencias de calificación crediticia.

En el apéndice II, sección1, punto II, del ASU, se establece que todo participante en el ASU debe, antes de utilizar una clasificación del riesgo alternativa o una nueva, enviar a la Secretaría una solicitud de actualización de la lista sobre la base de dicha clasificación alternativa o nueva. En general, esta obligación ha resultado ser gravosa desde el punto de vista administrativo.

Con arreglo a las normas actuales, los participantes en el ASU en operaciones *de minimis* pueden evitar la actualización de la lista de clasificación de riesgos asignando al deudor la categoría de riesgo «8». Sin embargo, esta opción parece excesivamente estricta.

En este sentido, el 30 de julio de 2025, la Secretaría de la OCDE envió a los participantes en el ASU una propuesta, para su aprobación mediante procedimiento escrito antes del 3 de noviembre de 2025, destinada a modificar el texto del ASU en lo referente a ofrecer más flexibilidad respecto al proceso de calificación de deudores en las operaciones *de minimis* relativas a aeronaves agrícolas, que representan el 89 % de todas las operaciones *de minimis* que tuvieron lugar entre 2011 y 2023. En la presente propuesta se plantea que, en el caso de tales operaciones, los participantes en el ASU no estén obligados a pedir la actualización de la lista de clasificaciones del riesgo, sino que puedan aplicar la clasificación que consideren adecuada sin tener que asignar al deudor una categoría de riesgo de «8» excesivamente estricta.

---

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).

[3] Los países participantes son, en gran medida, los mismos que en el Acuerdo, con la diferencia de que Brasil participa en el ASU y no en el Acuerdo, mientras que Turquía no se ha adherido al ASU a pesar de ser participante en el Acuerdo.

3. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UNIÓN

El proceso de clasificación del riesgo exige a la Secretaría de la OCDE una dedicación de tiempo considerable. Y también supone una carga administrativa para los participantes en el ASU. Además, cabe señalar que más del 99,9 % de las propuestas *de minimis* que se han presentado desde 2011 se aceptaron sin objeciones.

En vista de ello, la UE es favorable a la propuesta de modificar el ASU simplificando el proceso de clasificación de riesgos en el caso de las operaciones *de minimis* relativas a aeronaves agrícolas.

Por consiguiente, se recomienda que la Unión respalde en el procedimiento escrito de los participantes en el ASU la propuesta de excluir del proceso de clasificación del riesgo de los deudores a las operaciones *de minimis* relativas a aeronaves agrícolas, conforme a lo dispuesto en el anexo de la presente propuesta.

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) contempla 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»[4].

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. El artículo 2 de dicho Reglamento 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.

Por tanto, 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. Si el acto previsto persigue un doble

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

objetivo o tiene un componente doble, y si uno de dichos objetivos o componentes puede calificarse de principal, mientras que el otro solamente es accesorio, la Decisión adoptada con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE debe fundarse en una única base jurídica sustantiva, a saber, la que exija el objetivo o componente principal o preponderante.

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.

2025/0310 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión respecto a la decisión de los participantes en el Acuerdo sectorial sobre créditos a la exportación de aeronaves civiles concerniente a la clasificación del riesgo de los deudores en las operaciones *de minimis* de aeronaves agrícolas

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) Se han transpuesto las directrices que figuran en el Acuerdo en materia de créditos a la exportación con apoyo oficial («el Acuerdo»), incluidas las del Acuerdo sectorial sobre créditos a la exportación de aeronaves civiles (el «Acuerdo sectorial sobre aeronaves» [ASU]) recogidas en el anexo III del Acuerdo y, por tanto, estas directrices han adquirido un carácter jurídicamente vinculante en la Unión por medio del Reglamento (UE) n.º 1233/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo[5].

(2) La decisión prevista acerca de una modificación del Acuerdo sectorial sobre aeronaves pretende excluir las operaciones con un valor del contrato de exportación inferior a 5 millones USD (operaciones *de minimis*) relativas a aeronaves agrícolas del proceso de clasificación del riesgo de los deudores con arreglo al apéndice II, sección 1, del ASU. Con ello debería reducirse la carga administrativa que pesa en los participantes en el ASU y simplificarse la calificación del riesgo de los deudores.

(3) Procede establecer la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión, en el procedimiento escrito de los participantes en el ASU, dado que la Decisión de los participantes 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

Debe adoptarse en nombre de la Unión la posición de respaldar una decisión de los participantes en el Acuerdo sectorial sobre aeronaves referente a la modificación de este acuerdo con vistas a excluir las operaciones *de minimis* relativas a aeronaves agrícolas del

[5] 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).

proceso de clasificación del riesgo de los deudores, en consonancia con el anexo de la presente Decisión.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión es la Comisión.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
La Presidenta / El Presidente