



Bruselas, 17.12.2020
COM(2020) 847 final

2020/0376 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

**sobre la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en relación
con el Acuerdo sectorial sobre créditos a la exportación de aeronaves civiles**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta tiene por objeto la Decisión por la que se establece la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en relación con el Acuerdo sectorial sobre créditos a la exportación de aeronaves civiles («Acuerdo sectorial aeronáutico» o «ASU») por lo que respecta a la línea común prevista de conformidad con la parte 4, sección 3, del ASU.

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

2.1. El Acuerdo sectorial sobre créditos a la exportación de aeronaves civiles

El objeto del Acuerdo sectorial aeronáutico es crear un marco para el uso previsible, coherente y transparente de los créditos a la exportación con apoyo oficial para la venta o el arrendamiento financiero de aeronaves y otros bienes y servicios previstos en su artículo 4, letra a). El Acuerdo sectorial aeronáutico entró en vigor el 1 de febrero de 2011.

Constituye el anexo III del Acuerdo en materia de créditos a la exportación con apoyo oficial («el Acuerdo»), que está integrado administrativamente en la OCDE y recibe el apoyo de la Secretaría de Créditos de la OCDE. No obstante, ni el Acuerdo ni el Acuerdo sectorial aeronáutico son actos de la OCDE¹.

La Unión Europea es parte en el Acuerdo y en el Acuerdo sectorial aeronáutico, y ambos se han incorporado al acervo de la Unión en virtud del Reglamento (UE) n.º 1233/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de noviembre de 2011². Por lo tanto, el Acuerdo y el Acuerdo sectorial aeronáutico son jurídicamente vinculantes en virtud del Derecho de la Unión.

2.2. Los participantes en el ASU

Actualmente hay diez participantes en el Acuerdo sectorial aeronáutico: Australia, Brasil, Canadá, Corea, Estados Unidos, Japón, Noruega, Nueva Zelanda, Suiza y la Unión Europea. Los participantes en el ASU toman decisiones sobre las modificaciones del ASU y pueden aceptar líneas comunes de conformidad con su parte 4, sección 3. Las decisiones se adoptan por consenso, de modo que, si algún participante se opone, la modificación del ASU o la línea común no puede adoptarse.

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.

Una línea común es un instrumento del ASU que permite a los participantes, con carácter excepcional, desviarse de las disposiciones del ASU en relación con una transacción específica o temporalmente para un número indeterminado de transacciones. Las líneas comunes pueden aceptarse en el procedimiento escrito de manera tácita, ya que se considerará que un participante que no se pronuncie ha aceptado la propuesta de línea común. Lo mismo puede decirse de que un participante que indique que no tiene ninguna posición. Las respuestas a una propuesta de línea común deben hacerse, en principio, en un plazo de veinte días naturales (artículo 29 del ASU). La Secretaría de Créditos a la Exportación de la OCDE

¹ En el sentido del artículo 5 del Convenio 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).

informará a los participantes de si la línea común fue aceptada, y la línea común acordada entrará en vigor tres días naturales después de dicho anuncio (artículo 32 del ASU).

2.3. El acto previsto de los participantes en la ASU

La medida prevista sería una propuesta de línea común que se presentaría a los participantes en el ASU de conformidad con la parte 4, sección 3, del ASU. La propuesta de línea común constituiría una medida urgente y excepcional para responder a la recesión económica causada por la crisis sanitaria de la COVID-19 y reducir el grave impacto de la crisis en el sector europeo de la aviación civil (véase más detalladamente en la sección 3). La línea común propuesta, si se acuerda, modificaría temporalmente la disposición del ASU que rige el reembolso del principal (artículo 13 del ASU), lo que, por consiguiente, tendría efectos jurídicos en la Unión Europea en virtud del Derecho de la Unión (véase el punto 2.1).

Teniendo en cuenta el carácter urgente de la medida, la propuesta debe presentarse lo antes posible y, si se acuerda, la línea común prevista deber ser aplicable para todos los participantes también lo antes posible. Como resultado del procedimiento tácito específico de veinte días establecido en el ASU (véase el punto 2.2), la propuesta de la Unión relativa a la línea común puede ser aceptada automáticamente por los participantes como versión final, siempre que no se presente ninguna objeción, y debe entrar en vigor tres días después del final del procedimiento.

En vista de lo anterior, procede establecer la propuesta de la Unión como la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en un organismo creado por un acuerdo, ya que la decisión será vinculante para la Unión y afectará al Derecho de la Unión, en virtud del artículo 1 del Reglamento (UE) n.º 1233/2011, que establece: «Las 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».

Se espera que el procedimiento de línea común de los participantes en el ASU se inicie en enero de 2021 y finalice en febrero de 2021.

3. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UNIÓN

La línea común prevista permitiría a los participantes en el ASU apoyar temporalmente a sus fabricantes de aeronaves civiles, cuya actividad se ve amenazada por problemas de liquidez a corto plazo de los operadores y compradores de nuevos aviones y motores a raíz de las consecuencias de la COVID-19. En la actualidad, la mayoría de las compañías aéreas, si no todas, se enfrentan a importantes reducciones de ingresos; en la recuperación posterior a la pandemia, estas empresas seguirán teniendo una situación frágil de liquidez, ya que tendrán que hacer frente a las consecuencias financieras de la crisis y a la reducción de la demanda.

Concretamente, la línea común propuesta permitiría a los compradores de nuevos aviones y motores aplazar el inicio de los reembolsos del principal del préstamo durante doce meses o, si se cumplen determinadas condiciones, dieciocho meses después de la entrega, al mismo tiempo que los fabricantes reciben el pago de los nuevos aviones y motores entregados en los doce meses siguientes. La línea común tendrá una validez de doce meses.

Teniendo en cuenta que la finalidad de la línea común prevista es reducir el grave impacto de la crisis sanitaria de la COVID-19 en la industria europea de la aviación civil, y que la Unión tiene la intención de presentar esta propuesta de línea común, la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión debe ser la de elaborar y apoyar el proyecto de propuesta que figura en el anexo de la presente Decisión.

3.1. Base jurídica procedimental

3.1.1. Principios

El artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) prevé la adopción de decisiones que 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».

El concepto de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que surten efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional que regulan el organismo en cuestión. 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.

3.1.2. Aplicación al presente caso

El acto que se insta a adoptar a los participantes en el ASU constituye un acto con efectos jurídicos. El acto previsto surte efectos jurídicos en virtud del artículo 1 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, que establece: «Las 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».

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

3.2. Base jurídica sustantiva

3.2.1. 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 por el cual se adopta una posición en nombre de la Unión.

3.2.2. Aplicación al presente caso

El objetivo y el contenido principales del acto previsto están relacionados con la política comercial común. Por tanto, la base jurídica sustantiva de la Decisión propuesta es el artículo 207.

3.3. Conclusión

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

4. PUBLICACIÓN DEL ACTO PREVISTO

Dado que el acto de los participantes en la ASU modificará el Acuerdo sectorial aeronáutico, procede publicarlo en el *Diario Oficial de la Unión Europea* tras su adopción.

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.

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

sobre la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en relación con 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) El Acuerdo sectorial sobre créditos a la exportación de aeronaves civiles («Acuerdo sectorial aeronáutico» o «ASU»), que constituye el anexo III del Acuerdo en materia de créditos a la exportación con apoyo oficial, ha sido transpuesto y, por tanto, ha adquirido carácter jurídicamente vinculante en la Unión Europea mediante el Reglamento (UE) n.º 1233/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴.
- (2) Los participantes en el ASU deben decidir, mediante procedimiento escrito, sobre la propuesta de línea común de la Unión Europea, de conformidad con la parte 4, sección 3, del Acuerdo sectorial aeronáutico, a fin de permitir un aplazamiento temporal del reembolso del principal para los compradores de aeronaves y motores nuevos en vista de la recesión económica actual y futura debida a la COVID-19.
- (3) Procede establecer la propuesta de la Unión como la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el procedimiento escrito de los participantes en el ASU, ya que la decisión podrá influir de manera determinante en el contenido del Derecho de la Unión en virtud 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.
- (4) La propuesta de línea común permitiría a los compradores de aeronaves nuevas, definidas en el artículo 8, letra a), punto 1, del ASU, y a los beneficiarios de apoyo para motores y piezas de repuesto, según el artículo 20, letras a), b) y c), del ASU, aplazar el reembolso del principal del préstamo durante doce meses o, si se cumplen determinadas condiciones, dieciocho meses después de la entrega. Esta medida excepcional es necesaria para responder a la recesión económica causada por la crisis sanitaria de la COVID-19 y reducir su grave impacto en el sector de la aviación civil, cuya actividad se ve amenazada por problemas de liquidez a corto plazo de los operadores y los compradores de nuevos aviones y motores.

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).

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en relación con la propuesta de línea común de conformidad con la parte 4, sección 3, del Acuerdo sectorial aeronáutico se basará en el anexo de la presente Decisión.

Artículo 2

La destinataria de la presente Decisión es la Comisión.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta*