

INFORME DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A. EN RELACIÓN CON EL PUNTO 15 DEL ORDEN DEL DÍA DE LA JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS DE 2025

El Consejo de Administración de International Consolidated Airlines Group, S.A. (“**IAG**” o la “**Sociedad**”) ha emitido el presente informe en relación con el punto 15 del orden del día de la Junta General de Accionistas de 2025, convocada para el día **19 de junio de 2025, a las 12 del mediodía (CEST)**, en segunda convocatoria (en el caso de que no se alcanzara el quorum legalmente requerido y, por lo tanto, no pueda celebrarse la reunión en primera convocatoria, programada para el 18 de junio de 2025 a las 12 del mediodía (CEST), referente a la adquisición, por la Sociedad y/o cualquiera de sus filiales, de 21 aeronaves de la familia Airbus A330-900neo y de 32 aeronaves de la familia Boeing 787-10 tal y como se detalla en el informe (la “**Operación Propuesta**”).

1. Marco normativo

El artículo 160(f) de la Ley de Sociedades de Capital establece que es competencia de la junta general de accionistas deliberar y acordar sobre la adquisición, enajenación o aportación a otra sociedad de activos esenciales.

A tal efecto, el mencionado artículo establece que se presume el carácter esencial de un activo cuando el importe de la operación supera el 25% del valor de los activos que figuran en el último balance aprobado por la sociedad.

La Operación Propuesta, cuando se agrega a las adquisiciones de aeronaves realizadas por la Sociedad y sus filiales en los 12 meses previos a la emisión de este informe, representa más del 25% del valor total de los activos que figuran en el último balance consolidado de la Sociedad aprobado por la Junta General de Accionistas.

En este contexto, el Consejo de Administración somete la Operación Propuesta a la autorización de la Junta General de Accionistas de IAG para cumplir con la referida disposición de la Ley de Sociedades de Capital.

2. Principales condiciones de la Operación Propuesta

2.1. Antecedentes y justificación de la Operación Propuesta

British Airways, Aer Lingus, Iberia y Level (las “**Aerolíneas del Grupo**”) están suscribiendo contratos con Airbus en los que Aer Lingus, Iberia y Level se comprometen condicionalmente a comprar 21 aeronaves de la familia Airbus A330-900neo para su entrega entre 2028 y 2033 (los “**Contratos de Compra de Airbus**”). Asimismo, los Contratos de Compra de Airbus conceden a IAG y a las aerolíneas del Grupo la opción de comprar hasta 13 aeronaves de la familia Airbus A330-900neo adicionales.

British Airways está suscribiendo un contrato con Boeing por el que se compromete condicionalmente a comprar 32 aeronaves de la familia Boeing 787-10 (el “**Contrato de Compra**”).

de Boeing”) para su entrega entre 2029 y 2033. Además, el Contrato de Compra de Boeing 2025 concede a British Airways la opción de comprar hasta 10 aeronaves de la familia Boeing 787-10 adicionales.

2.2. Condición

Tanto el Contrato de Compra de Boeing como los Contratos de Compra de Airbus están condicionados a su aprobación por los accionistas.

El Contrato de Compra de Boeing y los Contratos de Compra de Airbus se resolverán en el supuesto de que no se cumpla esta condición de conformidad con sus respectivos términos.

2.3. Calendario de entregas

Las posiciones de entrega programadas de los Airbus A330-900neo de conformidad con los Contratos de Compra de Airbus son las siguientes:

	2028	2029	2030	2031	2032	2033	total
A330-900neo	3	2	5	5	4	2	21

Las posiciones de entrega programadas de los Boeing 787-10 conforme al Contrato de Compra de Boeing son las siguientes:

	2028	2029	2030	2031	2032	2033	total
787-10		3	6	9	8	6	32

Previa notificación a Airbus, las Aerolíneas del Grupo tienen derecho a aplazar, por un período de tiempo acordado, hasta un cierto porcentaje de las aeronaves que tengan programada su entrega en un determinado año.

Previa notificación a Boeing, British Airways tiene derecho a aplazar, por un período de tiempo acordado, hasta un cierto porcentaje de las aeronaves que tengan programada su entrega en un determinado un año.

2.4. Precio

El precio base total de cada aeronave que se comprará conforme a los Contratos de Compra de Airbus antes de la aplicación de las rebajas de precio descritas posteriormente (el “**Precio Base de Aeronaves Airbus**”) es equivalente a la suma: (i) del precio base de las aeronaves (incluidos motores Rolls-Royce) publicado por Airbus en dólares estadounidenses de enero de 2025, y de (ii) una estimación de la media de Notificaciones de Cambio de Especificaciones (“**NCE**”) (que representan equipamientos opcionales de las aeronaves) proporcionadas por Airbus (conjuntamente, el Precio Base de Aeronaves Airbus), y se estima en un importe aproximado de 374 millones de dólares estadounidenses por cada Airbus A330-900neo, expresado en términos

del dólar estadounidense de enero de 2025. El pago del Precio Base de Aeronaves Airbus debe efectuarse a Airbus neto de las rebajas de precio descritas posteriormente.

Los importes en concepto de Precio Base de Aeronaves Airbus anteriormente descritos se ajustarán en función de la elección de determinadas NCE acordadas entre Airbus e IAG y son susceptibles de incrementarse mediante la aplicación de fórmulas que reflejen aumentos en los pertinentes índices de mano de obra y materiales publicados por el Departamento de Estadísticas Laborales de los Estados Unidos durante el período de tiempo acordado previo a la entrega de la aeronave en cuestión.

Airbus ha concedido ciertas rebajas de precio con respecto a las aeronaves que se adquirirán de conformidad con los Contratos de Compra de Airbus. Dichas rebajas adoptarán la forma de notas de crédito a favor de las Aerolíneas del Grupo, que podrán aplicarse al pago de las aeronaves objeto de los Contratos de Compra de Airbus. Las referidas rebajas de precio reducirán significativamente el precio efectivo de cada aeronave por debajo del Precio Base de Aeronaves Airbus.

El Consejo confirma que el precio final negociado representa un descuento muy sustancial con respecto al Precio Base de Aeronaves Airbus correspondiente a los Airbus A330-900neo y seguirá ofreciendo al Grupo una fuerte ventaja competitiva a través de sus gastos operativos y de propiedad de aeronaves.

El precio base total de cada Boeing 787-10 que se comprará de acuerdo con el Contrato de Compra de Boeing antes de la aplicación de las rebajas de precio descritas posteriormente (el “**Precio Base de Aeronaves Boeing**”) equivale a la suma: (i) del precio de lista de las aeronaves (incluidos los motores de GE); y (ii) una estimación de la media de los equipamientos opcionales de las aeronaves proporcionados por Boeing, y se estima en un importe aproximado de 397 millones de dólares estadounidenses por cada Boeing 787-10 en términos del dólar estadounidense de enero de 2025. El Pago del Precio Base de Aeronaves Boeing se efectuará a Boeing neto de las rebajas de precio descritas posteriormente.

Boeing ha concedido determinadas rebajas de precio con respecto a las aeronaves que se comprarán en virtud del Contrato de Compra de Boeing. Estas rebajas adoptarán la forma de nota de crédito a favor de British Airways, que podrá aplicarse a los pagos de las aeronaves compradas conforme al Contrato de Compra de Boeing. Las referidas rebajas de precio reducirán significativamente el precio efectivo de cada aeronave por debajo del Precio Base de Aeronaves Boeing.

El Consejo confirma que el precio final negociado representa un descuento muy sustancial con respecto al Precio Base de Aeronaves Boeing de cada uno de los Boeing 787-10 y seguirá ofreciendo al Grupo una fuerte ventaja competitiva a través de sus gastos operativos y de propiedad de aeronaves.

2.5. Condiciones de Pago

De acuerdo con los Contratos de Compra de Airbus, las Aerolíneas del Grupo están obligadas a efectuar determinados Pagos Previos a la Entrega (“**PPE**”) a Airbus. En un principio, los PPE se

calculan como un porcentaje del Precio Base de Aeronaves Airbus y después son objeto de negociación comercial. Los PPE deben pagarse en plazos definidos antes de la fecha de entrega programada de cada aeronave. El resto del precio de compra de las aeronaves es pagadero en la entrega de las aeronaves.

Como es habitual, British Airways efectuará ciertos PPE a Boeing de conformidad con el Contrato de Compra de Boeing. Estos pagos previos a la entrega están calculados inicialmente como un porcentaje del Precio Base de Aeronaves Boeing, una vez aplicado el pertinente incremento de precio y, a continuación, son objeto de negociación comercial. Los pagos previos a la entrega deben efectuarse en fechas determinadas anteriores a la fecha de entrega programada de una aeronave. El remanente del precio de compra de la aeronave es pagadero a la entrega de la aeronave.

2.6. Mantenimiento y soporte

Además de la venta de la aeronave, Airbus también acuerda prestar a las aerolíneas del Grupo ciertos servicios de soporte, incluidos, entre otros: garantía del fuselaje y sus componentes, formación sobre el terreno, soporte técnico, manuales, software y determinados servicios de revisión. Los Contratos de Compra de Airbus proporcionan, asimismo, a las aerolíneas del Grupo mayores garantías de rendimiento en relación con aspectos tales como el consumo de combustible.

Por otra parte, las aerolíneas del Grupo suscribirán contratos de compra y mantenimiento de motores con Rolls-Royce, de acuerdo con los cuales Rolls-Royce prestará garantías en relación con los motores que se instalarán en los Airbus A330-900neo que se van a comprar.

Además de la venta de las aeronaves, Boeing también acuerda prestar a British Airways determinados servicios de soporte, incluidos, entre otros: garantía del fuselaje y sus componentes, formación sobre el terreno, soporte técnico, manuales, software y ciertos servicios de revisión. El Contrato de Compra de Boeing también proporciona a British Airways mayores garantías de rendimiento en relación con aspectos tales como el consumo de combustible.

British Airways suscribirá un contrato de mantenimiento de motores con GE, bajo el cual GE prestará garantías relativas a los motores GEnx que se instalarán en los nuevos Boeing 787-10, así como servicios de mantenimiento y revisión de motores (incluido el suministro de motores de repuesto en ciertas circunstancias acordadas).

2.7. Retraso, resolución y asignación

En el caso de que la Junta de Accionistas de IAG no aprobara los Contratos de Compra de Airbus, los contratos se resolverán y quedarán sin efecto como se detalla anteriormente.

Si la entrega programada de una aeronave se retrasara por causas distintas a un “retraso excusable” (que comprende el retraso en la entrega de una aeronave por causas que escapan al control de Airbus), Airbus abonará a las aerolíneas del Grupo los daños a un tipo diario fijo, limitada a un importe máximo acordado. A menos que las partes renegocien la fecha de entrega

en cuestión, cada una de las aerolíneas del Grupo tiene derecho a notificar la resolución de los Contratos de Compra de Airbus en lo que respecta a la aeronave afectada en el duodécimo mes siguiente al retraso.

Cualquiera de las partes podrá resolver los Contratos de Compra de Airbus si la otra parte deviene insolvente o es objeto de concurso de acreedores.

De conformidad con los Contratos de Compra de Airbus, las Aerolíneas del Grupo disponen de flexibilidad para asignar los Airbus A330-900neo a aerolíneas del Grupo IAG, al ofrecer la flexibilidad de configuración y selección de motores necesaria para hacerlo posible.

En el supuesto de que la Junta de Accionistas de IAG no aprobara la propuesta de compra del Boeing 787-10, el Contrato de Compra de Boeing se resolverá y quedará sin efecto, conforme a lo descrito anteriormente.

Si Boeing retrasara la entrega programada de una aeronave por causas distintas a un retraso excusable (que comprende el retraso en la entrega de una aeronave por causas que escapan al control de Boeing) o una aeronave resultara dañada durante su fabricación sin solución de reparación rentable, en tal caso, una vez transcurrido un período de gracia, Boeing pagará los daños a un tipo diario fijo convenido, limitados a un importe máximo acordado.

Si el retraso se prolonga más allá de 12 meses sin que las partes hayan renegociado la fecha de entrega, British Airways tendrá derecho a resolver el contrato con respecto a la aeronave afectada. Cualquiera de las partes podrá resolver el Contrato de Compra de Boeing si la otra parte deviene insolvente o es objeto de concurso de acreedores.

2.8. Régimen de responsabilidad

En el caso de que las aeronaves no proporcionen mejoras en cuanto a eficiencia de combustible, incumpliendo así las garantías acordadas con Airbus, Airbus pagará los daños a las Aerolíneas del Grupo, basados en el combustible adicional consumido y limitados a un importe máximo pactado. Si el motor no cumple determinadas garantías de peso y ruido, corresponderá a Airbus pagar los daños, limitados a un importe máximo acordado.

En el supuesto de que las aeronaves no proporcionen mejoras en cuanto al consumo de combustible, incumpliendo así las garantías acordadas con Boeing, Boeing pagará los daños a British Airways basados en el combustible adicional consumido y limitados a un importe máximo acordado. Si las aeronaves no cumplen ciertas garantías de peso y ruido, Boeing deberá pagar a British Airways los daños, limitados a un importe máximo acordado.

2.9. Derechos de opción de compra de aeronaves adicionales

Airbus ha acordado conceder a IAG y a las Aerolíneas del Grupo un derecho de opción de compra de hasta 13 aeronaves Airbus A330-900neo adicionales para su entrega entre 2030 y 2033, que podrán asignarse a las aerolíneas del Grupo IAG.

Boeing ha acordado conceder a British Airways un derecho de opción de compra de hasta 10 aeronaves Boeing 787-10 adicionales para su entrega entre 2031 y 2033.

2.10. Financiación

El Grupo pretende mantener la flexibilidad para determinar el método de financiación de las compras de las nuevas aeronaves y, a medida que se acerquen las fechas de entrega de las nuevas aeronaves entre 2025 y 2028, tratará de implementar una o más de las mejores opciones de financiación disponibles.

Si bien es imposible predecir en esta fase la fuente o fuentes reales de financiación para la compra de las aeronaves, las opciones más probables incluyen la tesorería del Grupo IAG (junto con el flujo de caja generado por sus operaciones), deuda bancaria, arrendamientos, emisiones de bonos y métodos similares de financiación de aeronaves que son habituales en el sector aéreo.

A 31 de diciembre de 2024, la posición de tesorería del Grupo se situaba en 9.828 millones de euros, que, junto con el flujo de caja generado por sus operaciones, se utilizará para financiar en parte la compra de aeronaves conforme a los Contratos de Compra de Airbus y el Contrato de Compra de Boeing, así como para pagar el depósito previsto en tales contratos para la compra de las aeronaves.

3. Propuesta de acuerdo

“15. APROBACIÓN DE LA PROPUESTA DE COMPRA DE 21 AERONAVES DE LA FAMILIA AIRBUS A330-900NEO Y DE 32 AERONAVES DE LA FAMILIA BOEING 787-10.

ACUERDO DECIMOQUINTO

“Autorizar, a los efectos del artículo 160(f) de la Ley de Sociedades de Capital, la adquisición de 21 aeronaves de la familia Airbus A330-900neo y de 32 aeronaves de la familia Boeing 787-10 (incluidos motores y derechos de compra de aeronaves adicionales) por International Consolidated Airlines Group, S.A. y/o cualquiera de sus filiales, en términos y condiciones sustancialmente iguales a los descritos en el informe emitido por el Consejo de Administración en relación con dicha operación el 8 de mayo de 2025”.

* * *

Madrid, a 8 de mayo de 2025